

Grey Scale #13



A

1

2

3

4

5

6

M

8

9

10

11

12

13

14

15

B

17

18

19

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

Szt. Gen. 130/53



~~XXXXXXXXXX~~

Egz. nr. 5176

INSTRUKCJA
O REGULACJI RUCHU
NA WOJENNYCH DROGACH
SAMOCHODOWYCH

(dla wszystkich rodzajów wojsk i służb)

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

1953



MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

Szt. Gen. 130/53



~~XXXXXXXXXX~~
Egz. nr 5250

**INSTRUKCJA
O REGULACJI RUCHU
NA WOJENNYCH DROGACH
SAMOCHODOWYCH**

(dla wszystkich rodzajów wojsk i służb)

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

1953

Warszawa, 8 października 1953 r.

ZARZĄDZENIE NR 18/SZTAB

Zatwierdzam i wprowadzam do użytku „Instrukcję o regulacji ruchu na wojennych drogach samochodowych”.

p. ^ SZEF SZTABU GENERALNEGO
PIGAREWICZ BORYS
Gen. dyw.

40
~~LAZR~~

10
10

16689/1

ARKUSZ POPRAWEK

do wydawnictwa pt. „Instrukcja o regulacji ruchu na wojennych drogach samochodowych (dla wszystkich rodzajów wojsk i służb“)

Str.	Wiersz	Jest:	Powinno być:
17	13 od dołu	samochody związków taktycznych	samochody dowództw związków taktycznych

T R E Ś Ć

ROZDZIAŁ I — Zasady ogólne

Zadania służby regulacji ruchu	5
Kierownictwo i zależność z tytułu służby oddziałów i pododdziałów regulacji ruchu	10

ROZDZIAŁ II — Organizacja regulacji ruchu

Organizacja regulacji ruchu w pasie tyłów taktycznych	12
Organizacja regulacji ruchu w strefie tylowej armii	14
Organizacja regulacji ruchu w czasie przewozu wojsk samochodami	21
Organizacja regulacji ruchu podczas marszu	26
Organizacja regulacji ruchu na postojach	31
Organizacja regulacji ruchu w różnych warunkach	31
1) Regulacja w nocy	31
2) Regulacja w okresie zimowym	32
3) Regulacja ruchu w czasie działań na tyłach nie- przyjaciela	33
4) Regulacja ruchu w terenie górzystym	34
5) Regulacja ruchu w terenie bagnisto-lesistym	38
6) Regulacja ruchu w rejonach pustynno-stepowych	40

ROZDZIAŁ III — Prawa i obowiązki

Obowiązki organów służby regulacji ruchu	41
Obowiązki organów służby regulacji ruchu	42
1) Obowiązki komendanta ośrodka regulacji	42
2) Obowiązki komendanta odcinka regulacji	44
3) Obowiązki komendanta punktu kontroli ruchu	45
4) Obowiązki komendanta posterunku regulacji ruchu	47
5) Obowiązki posterunku regulacji ruchu	52
6) Obowiązki komendanta patrolu regulacji ruchu	53
7) Obowiązki majaków	54

ROZDZIAŁ IV — Przepisy ruchu na drogach

Dyscyplina ruchu	54
Kolejność ruchu	56
Szybkość i odległość	57

	str.
ROZDZIAŁ V — Odpowiedzialność za naruszenie dyscypliny ruchu na drogach	
Zasady ogólne	58
Pociąganie do odpowiedzialności	59
ROZDZIAŁ VI — Znaki drogowe i zasady ich ustawiania	
Podział i klasyfikacja znaków drogowych	60
Opis znaków drogowych	61
Wykonywanie znaków drogowych	62
Rozstawianie znaków drogowych	63
ROZDZIAŁ VII — Sygnały i technika regulacji ruchu	
Sygnały	64
Technika regulacji	68
ROZDZIAŁ VIII — Zabezpieczenie dyscypliny	
Utrzymanie i przywracanie dyscypliny ruchu	69
Środki szczególne dla utrzymania dyscypliny ruchu	70
Meldunki	71
ROZDZIAŁ IX — Zabezpieczenie materiałowe	
ZAŁĄCZNIKI	
Zał. 1. Dowód posterunku Nr	73
Zał. 2. Sprawozdanie z ruchu przez PKR (wzór)	74
Zał. 3. Protokół o wypadku (wzór)	75
Zał. 4. Wzory talonów Nr 1 i Nr 2	76
Zał. 5. Meldunek komendanta PKR (wzór)	78
Zał. 6. Meldunek komendanta odcinka regulacji (wzór)	79
Zał. 7. Obowiązki kierowcy	80
Zał. 8. Znaki drogowe	
Zał. 9. Sygnały regulacji ruchu	
Zał. 10. Znaki umówione	
Zał. 11 — 12. Wzory przepustek	82

ROZDZIAŁ I

ZASADY OGÓLNE

W celu osiągnięcia wysokiej sprawności przemarszów i przewozów dokonywanych na wojennych drogach samochodowych — cały skład osobowy Wojska Polskiego obowiązany jest do surowego przestrzegania dyscypliny ruchu i udzielania stałej pomocy służbie regulacji ruchu, powołanej do organizowania, kierowania, koordynowania oraz zapewnienia ciągłości i dyscypliny ruchu.

Oficerowie wszystkich rodzajów wojsk i służb prowadzący oddziały, kolumny i transporty samochodowe oraz tabory konne, żołnierze prowadzący pojedyncze wozy bojowe lub transportowe — są osobiście odpowiedzialni za ściśle przestrzeganie przepisów i zachowanie dyscypliny ruchu kołowego oraz bezwzględne i natychmiastowe wykonywanie nakazów służby regulacji ruchu.

Zadania służby regulacji ruchu

1) Zapewnienie racjonalnego i maksymalnego wykorzystania zdolności przepustowej sieci drogowej dla przewozów operacyjnych lub dla ruchu dowozowo-ewakuacyjnego przez:

- rozpoznanie i wybór w terenie najprzydatniejszej — możliwie najkrótszej marszruty z uwzględnieniem wymogów przewidywanego rodzaju i nasilenia ruchu;
- wytypowanie objazdów i zapasowych odcinków marszruty dla umożliwienia manewru drożnią w wypadku uszkodzenia poszczególnych odcinków marszruty;

- utrzymanie obsługiwanych odcinków dróg i mostów w stanie technicznie sprawnym z zachowaniem ciągłości ruchu siłami etatowych plutonów drogowych (ked (oed) lub przydzielonych oddziałów (pododdziałów);
- przygotowanie rezerw materiałowych w rejonach przepraw mostowych i ciałnin drogowych siłami etatowych plutonów drogowych (ked (oed) lub przydzielonych oddziałów (pododdziałów);
- wydłużanie (skracanie) obsługiwanej sieci dróg z uwzględnieniem pory roku, zmiany granic tyłowych lub na podstawie rozkazu o przyjmowaniu (przekazywaniu) odcinków dróg;

2) Zabezpieczenie utrzymania kierunku i nakazanej marszruty podążającym do miejsc przeznaczenia oddziałom, transportom oraz pojedynczym osobom i wozom przez:

- wykonanie i rozmieszczenie wzdłuż obsługiwanej marszruty odpowiedniej ilości drogowiskazów i wskaźników (znaków umówionych), wystawianie majaków i przydzielanie (w warunkach ograniczonej widzialności) przewodników;
- informowanie przechodzących oddziałów, kolumn, transportów zorganizowanych i pojedynczych osób;

3) Zabezpieczenie planowej ciągłości posuwania się oddziałów i transportów zorganizowanych według rozkładu ruchu przez:

- udział przedstawicieli służby regulacji ruchu w opracowaniu planu ruchu;
- terminowe rozprowadzanie wyciągów z planu ruchu otrzymanego przez ośrodek regulacji ruchu — na podległe odcinki regulacji;
- dokładne i terminowe powiadamianie komendanta ośrodka regulacji (komendantów odcinków regulacji) przez komendantów odcinków regulacji (ośrodek regulacji) o wszelkich zmianach, które zaszły w planie ruchu;

- ścisłą współpracę ośrodka służby regulacji ruchu z odpowiednimi sztabami wojsk inżynieryjnych, służby samochodowej i przechodzących oddziałów;
- posiadanie w ośrodku regulacji i na wszystkich odcinkach regulacji ruchu niezbędnej ilości środków łączności i transportu — podwojonej w rejonie przepraw mostowych przez większe przeszkody wodne;
- przestrzeganie kolejności przemarszu poszczególnych oddziałów i transportów zorganizowanych zgodnie z rozkładem ruchu;
- regulowanie szybkości ruchu poszczególnych oddziałów i transportów zorganizowanych zgodnie z rozkładem ruchu;
- przepuszczanie oddziałów i transportów zorganizowanych na skrzyżowaniach i przy wymijaniu się z zachowaniem kolejności przewidzianej w rozkładzie ruchu;
- usuwanie z drogi uszkodzonych pojazdów i innych przedmiotów tarasujących ruch, wykorzystując w tym celu siły i środki punktu technicznego (ked (oed) lub przechodzących oddziałów (transportów);

4) Kierowanie i koordynowanie ruchu na przydzielonych odcinkach dróg przez:

- racjonalny podział i rozmieszczenie sił i środków służby regulacji ruchu z zachowaniem odwodu;
- scentralizowane kierownictwo i ścisłe współdziałanie wszystkich ogniw służby regulacji ruchu;
- współpracę dowódców oddziałów przechodzących i transportów z organami służby regulacji poszczególnych odcinków marszruty;
- ustawienie znaków zakazu oraz urządzeń wstrzymujących dopływ z dróg bocznych; uruchomienie na ważniejszych skrzyżowaniach dodatkowych środków sygnalizacji i łączności;
- kierowanie pojazdów o mniejszej szybkości, jak trak-

- tory, tabory konne i uszkodzone wozy bojowe — na drogi pomocnicze (objazdowe);
- dokonywanie przesunięć oddziałów, urządzeń i instytucji rozlokowanych bezpośrednio przy obsługiwanym odcinku na odległość co najmniej 0,5 km od drogi;
 - w wypadku uszkodzenia odcinka drogi (mostu) — natychmiastowe przerzucenie ruchu na uprzednio wytypowane objazdy z jednoczesnym powiadomieniem komendanta odcinka (ośrodka) regulacji o powstałym uszkodzeniu drogi (mostu), podjętych środkach dla zapewnienia ciągłości ruchu oraz o ilości dodatkowych sił i środków potrzebnych do szybkiej naprawy;
 - wysyłanie do miejsc ewentualnego zakłócenia ruchu, dodatkowych posterunków i patroli regulacji ruchu;
 - niezwłoczne meldowanie o powstałej przerwie w ruchu, jej przyczynach i podjętych środkach — ośrodkowi regulacji ruchu;

5) Zabezpieczenie ścisłego przestrzegania przepisów ruchu kołowego i utrzymania bezwzględnej dyscypliny i porządku przez:

- wymaganie od dowódców poszczególnych kolumn i transportów, zabezpieczenia przestrzegania przez ich podwładnych przepisów ruchu kołowego, zachowania dyscypliny i porządku ruchu oraz natychmiastowego podporządkowywania się nakazom służby regulacji;
- wymaganie od kierowców, woźniców, jeźdźców i pieszych ścisłego i bezwzględnego przestrzegania przepisów ruchu kołowego, zachowania dyscypliny i porządku ruchu oraz natychmiastowego podporządkowywania się doraźnym nakazom służby regulacji ruchu;
- natychmiastową i energiczną interwencję w wypadku naruszenia przepisów ruchu kołowego, zakłócenia

dyscypliny i porządku ruchu lub nie zastosowania się do sygnałów (nakazów) służby regulacji ruchu — dla przywrócenia dyscypliny ruchu i ukarania winnych;

- rozwijanie na obsługiwanych odcinkach dróg punktów kontroli ruchu do kontroli dokumentów przewozowych oraz uprawnień przechodzących oddziałów, transportów i pojedynczych osób przekraczających granice tyłów (taktycznych, armijnych, frontowych);

6) Nieustanna czujność i praca propagandowa służby regulacji ruchu polegająca na:

- organizowaniu ochrony obsługiwanych odcinków dróg, a zwłaszcza większych mostów, przed dywersją i uszkodzeniem;
- ścisłej współpracy organów regulacji ruchu z oddziałami specjalnymi;
- wyposażeniu przydzielonego odcinka drogi w plakaty i hasła propagandowe;

7) Stała gotowość bojowa pododdziałów służby regulacji ruchu do:

- wzięcie udziału w zwalczaniu oddziałów nieprzyjacielskich, które przez desant lub w inny sposób przedarły się w rejon obsługiwanego odcinka drogi;
- kontynuowania obowiązków podczas napadów lotniczych (chemicznych) nieprzyjaciela; sygnalizowania niebezpieczeństwa przechodzącym oddziałom i transportom;
- organizowania obrony przeciwpożarowej (napalm), przeciwatomowej oraz w wypadku skażenia odcinka ADS środkami radioaktywnymi przerzucenie ruchu transportów i kolumn na drogi zapasowe;
- wykonania na rozkaz przełożonych szybkiego manewru drożnią z uwzględnieniem sytuacji taktyczno-operacyjnej i tyłowej.

8) Organizowanie maskowania ruchu przed rozpoznaniem z powietrza na obsługiwanych odcinkach dróg ze

szczególным uwzględnieniem rejonów przepraw mostowych, punktów zaopatrzenia i składów przez:

- wymaganie od dowódców poszczególnych kolumn i transportów zabezpieczenia przestrzegania przez ich podwładnych zasad maskowania z wykorzystaniem etatowych i innych podręcznych środków oraz bezwzględnego podporządkowania się każdorazowym nakazom służby regulacji ruchu, zmierzającym do zamaskowania ruchu, np. przykład rozproszenia kolumny lub skierowania jej do ukrycia;
- niedopuszczanie do gromadzenia się nadmiernej ilości kolumn i transportów w rejonach przepraw mostowych, punktów zaopatrzenia i składów;
- zatrzymywanie i ukrywanie kolumn i transportów na czas przelotów nieprzyjacielskiego lotnictwa w rejonie obsługiwanego odcinka drogi; zwiększanie odległości między pojazdami; regulowanie szybkości i kierunku ruchu w wypadkach bombardowania dróg przez lotnictwo nieprzyjacielskie;
- eliminowanie lub ograniczanie ruchu kolumn i transportów w godzinach dziennych oraz ograniczanie i maskowanie świateł pojazdów w godzinach nocnych;
- nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem zasad maskowania na obsługiwanym odcinku przez wszystkich użytkowników drogi.

Kierownictwo i zależność z tytułu służby oddziałów i pododdziałów regulacji ruchu

9) Ogólne kierownictwo regulacją ruchu na drogach w pasie tyłów taktycznych sprawują:

- szefowie sztabów związków i oddziałów rozmieszczonych w tym pasie — odnośnie przewozów operacyjnych;
- zastępcy dowódców do spraw tyłów tych związków i oddziałów — odnośnie przewozów zaopatrzeniowych (tyłowych).

10) Fachowe kierownictwo służbą regulacji ruchu w pasie tyłów taktycznych, według wytycznych wyżej wymienionych przełożonych, sprawują dowódcy etatowych pododdziałów regulacji ruchu lub organa służby porządkowo-ochronnej specjalnie w tym celu tworzone z oddziałów liniowych.

11) Ogólne kierownictwo regulacją ruchu na drogach obszaru (strefy) tyłów frontu (armii) sprawują:

- szef sztabu frontu (armii) — odnośnie przewozów operacyjnych;
- zastępcy dowódcy frontu (armii) do spraw tyłów — odnośnie przewozów zaopatrzeniowych (tyłów).

12) Fachowe kierownictwo służbą regulacji ruchu na obszarze (w strefie) tyłów frontu (armii) według wytycznych wyżej wymienionych przełożonych (z uwzględnieniem sytuacji taktyczno-operacyjnej, tyłowej, drogowej i posiadanych sił) sprawują:

- a) na frontowych wojennych drogach samochodowych — szef zarządu drogowego frontu poprzez dowódców frontowych oddziałów eksploatacji wojennych dróg samochodowych (ZWDS, sbed fr);
- b) na armijnych wojennych drogach samochodowych — szef oddziału drogowego armii poprzez dowódców samodzielnych batalionów eksploatacji dróg (sbed arm.);
- c) na trasach przemarszów związków taktycznych — dowódcy etatowych lub wydzielonych do pełnienia służby regulacji pododdziałów;
- d) w rejonach rozlokowania związków taktycznych (oddziałów), składnic, instytucji i urządzeń tyłowych — dowódcy etatowych lub wydzielonych do pełnienia służby regulacji pododdziałów według fachowych wytycznych szefa zarządu (oddziału) drogowego frontu (armii).

13) Nikt, oprócz bezpośrednich dowódców i przełożonych z tytułu służby, nie ma prawa wydawać służbie regulacji rozkazów, zarządzeń i kierować jej działalnością.

ORGANIZACJA REGULACJI RUCHU

Organizacja regulacji ruchu w pasie tyłów taktycznych

14) W pasie tyłów taktycznych na drogach korpuśnych, dywizyjnych lub pułkowych służbę regulacji ruchu organizuje szef sztabu odpowiedniego związku taktycznego (oddziału) przez wyznaczonego komendanta ośrodka regulacji ruchu i podległych mu komendantów odcinków regulacji ruchu.

15) Służbę regulacji ruchu na drogach w pasie tyłów taktycznych pełnią:

- a) etatowe pododdziały regulacji ruchu,
- b) pododdziały nieliniove — wyznaczone przez szefa sztabu związku taktycznego (oddziału),
- c) w poszczególnych wypadkach — pododdziały liniowe wyznaczone przez dowódcę związku taktycznego (oddziału).

16) Pododdziały pełniące służbę regulacji w pasie tyłów taktycznych na przydzielonych przez komendanta regulacji odcinkach wystawiają:

- a) drogowskazy i wskaźniki (znaki umówione),
- b) punkty regulacji — pełniące obowiązki punktów kontroli ruchu według potrzeb danego związku (oddziału),
- c) posterunki regulacji ruchu,
- d) majaki,
- e) patrole regulacji ruchu.

17) Regulacja ruchu prowadzona jest na podstawie wskazówek i wytycznych:

- a) szefa sztabu danego związku taktycznego (oddziału) — odnośnie przewozów operacyjnych,
- b) zastępcy dowódcy do spraw tyłów danego związku taktycznego (oddziału) — odnośnie przewozów zapatrzeniowych (tyłowych),

18) Zależnie od zadań oraz sytuacji taktycznej i tyłowej, pododdziały pełniące służbę regulacji ruchu w pasie tyłów taktycznych wystawiają na wyznaczonych do obsługi marszrutach:

1. Drogowskazy i wskaźniki (znaki umówione) w ilości zapewniającej utrzymanie nakazanego kierunku i marszruty, zachowanie przepisów bezpieczeństwa ruchu uzupełniając je w warunkach ograniczonej widzialności na czas przewozów operacyjnych **przewodnikami** ze swego składu osobowego.
2. Punkty regulacji:
 - a) przy stanowiskach dowodzenia pierwszego i drugiego rzutu związków taktycznych,
 - b) w punktach wyciągania kolumn,
 - c) w rejonie ześrodkowania,
 - d) na liniach wyrównania,
 - e) w miejscach ewentualnego przecinania się marszrut kolumn,
 - f) przy wjazdach i wyjazdach z większych osiedli,
 - g) w rejonach dywizyjnych punktów zaopatrywania,
 - h) w rejonach przepraw przez większe przeszkody wodne,
 - i) przy wlotach i wylotach z ciałnin drogowych (w terenie bagnistym, górzystym lub gdy droga prowadzi po nasypie (w wykopie) — powyżej (poniżej 2 m).
3. Posterunki regulacji ruchu:
 - a) na skrzyżowaniach dróg,
 - b) na rozwidleniach dróg,
 - c) na odcinkach przechodzących przez osiedla,
 - d) na odcinkach trudniejszych (np. dostępnych tylko dla ruchu jednokierunkowego),
 - e) na drogach dowozu i ewakuacji przy pułkowych punktach zaopatrywania.
 - f) przy placach załadunkowych i wyładunkowych,

- g) przy punktach zbiórki lekko rannych,
 - h) przy punktach zbiórki uszkodzonych pojazdów mechanicznych,
 - i) na odcinkach dróg gruntowych w terenie lesistym, bagnistym lub górskim.
4. Majaki:
 - w warunkach ograniczonej widzialności w miejscach określonych w pkt. 3 lit. b, d, i.
 5. Patrole regulacji ruchu (wyposażone w motocykle) na odcinkach wyznaczonych przez komendanta ośrodka regulacji związku taktycznego (oddziału).

Organizacja regulacji ruchu w strefie tyłowej armii

19) Regulacją ruchu w strefie tyłowej armii zajmują się specjalne pododdziały służby drogowej, wchodzące w skład samodzielnych batalionów eksploatacji dróg (sbed).

20) Służba regulacji ruchu na armijnych drogach samochodowych (ADS) zorganizowana jest w sposób następujący:

- a) ośrodkiem regulacji ruchu jest sztab samodzielnego batalionu eksploatacji dróg (sbed), obsługującego wojenną drogę samochodową (WDS) armii,
- b) armijną drogę samochodową (ADS) dzieli się na rejony przydzielane poszczególnym kompaniom eksploatacji dróg (ked). Każdy z rejonów ADS stanowi odcinek regulacji, obsługiwany przez punkt kontroli ruchu i pluton regulacji ruchu kompanii eksploatacji dróg (ked). Normalna długość odcinka regulacji (rejonu ADS) wynosi 25 km,
- c) każda kompania eksploatacji dróg wystawia na odcinkach regulacji przydzielonych rejonów ADS: punkt kontroli ruchu, posterunki regulacji ruchu (stałe), patrole regulacji ruchu (ruchome) i majaki.

21) Ośrodkiem regulacji ruchu kieruje dowódca sbed wyznaczony przez szefa oddziału drogowego armii na szefa armijnej drogi samochodowej. Szef armijnej drogi sa-

mochodowej utrzymuje ADS w stanie technicznie sprawnym, kieruje pracą punktów usługowych na ADS i jest komendantem ośrodka regulacji ADS. W pracy swej szef ADS kieruje się zarządzeniami i wytycznymi szefa sztabu armii i zastępcy dowódcy armii do spraw tyłów otrzymanymi przez oddział drogowy armii.

22) Komendant ośrodka regulacji ruchu obowiązany jest:

- a) opracować plan organizacji regulacji ruchu na całej długości obsługiwanej ADS, dzieląc ją na rejony obsługiwane przez ked oraz przydzielając na trasę stosownie do jej stanu i przewidywanego natężenia ruchu odpowiednie siły i środki,
- b) kierować pracą odcinków regulacji ruchu i organizować łączność między ośrodkiem regulacji i odcinkami, jak również pomiędzy poszczególnymi odcinkami,
- c) zorganizować otrzymywanie w odpowiednim czasie meldunków z odcinków regulacji, zestawiać i przesyłać w ustalonych terminach do oddziału drogowego armii sprawozdania z ruchu transportów i kolumn na ADS,
- d) przedstawiać drogą służbową właściwym władzom meldunki o naruszeniu dyscypliny ruchu.

23) Odcinkiem regulacji ruchu kieruje dowódca kompanii eksploatacji dróg przez swego pomocnika do spraw regulacji oraz przez dowódcę plutonu regulacji ruchu. Komendant odcinka regulacji podlega bezpośrednio komendantowi ośrodka regulacji — dowódcy (sbed). Dowódca ked na odcinku ADS stanowiącym rejon kompanii eksploatacji dróg jest dowódcą garnizonu w obrębie 0,5 km na prawo i lewo od osi drogi (za wyjątkiem osiedli stanowiących samodzielne garnizony).

24) Komendant odcinka, stosownie do ogólnego planu regulacji ruchu, obowiązany jest:

- a) zorganizować punkt kontroli ruchu, rozstawić stałe

- posterunki regulacji ruchu, ustalić skład i kierunek działania patroli ruchomych, kierować ich pracą i organizować łączność między nimi,
- b) zaopatrzyć przydzielony odcinek (rejon) ADS w drogowaskazy i wskaźniki (znaki umówione),
 - c) wyposażyć przydzielony odcinek (zwłaszcza w rejonach rozwiniętych punktów usługowych, na przeprawach i na PKR) w plakaty i hasła propagandowe,
 - d) likwidować przyczyny powodujące wstrzymanie (lub zahamowanie) ruchu, odpowiadając za planowy ruch transportów i kolumn w granicach swojego odcinka (rejonu),
 - e) w koniecznych wypadkach kierować ruch na odcinki objazdowe wystawiając dodatkowe posterunki regulacji, patrole, meldując o przyczynach zakłócenia ruchu i podjętych środkach zapobiegawczych,
 - f) meldować w ustalonych terminach ośrodkowi regulacji o przebiegu wykonania rozkładu ruchu oraz o stanie technicznym drogi na swym odcinku.

25) Punkt kontroli ruchu (PKR), składający się z kilku podoficerów i szeregowców dowodzonych przez oficera lub starszego podoficera — jest zasadniczym organem służby regulacji na armijnych drogach samochodowych. Punkty kontroli ruchu (wyposażone w roгатki, znaki sygnalizacyjne, broń maszynową i ciągniki) rozwijane są przy granicach stref tyłów taktycznych i armijnych, w pobliżu ważniejszych węzłów drogowych, przepraw mostowych przez większe przeszkody wodne i w rejonie większych osiedli (baz). Każda kompania eksploatacji dróg wystawia jeden punkt kontroli ruchu, stąd też odległość między nimi wynosi w przybliżeniu 25 — 50 km. Punkt kontroli ruchu winien być poinformowany o planie regulacji ruchu, o sąsiednich punktach kontroli ruchu, o ilości, zadaniach i miejscu ustawienia posterunków, patroli i majaków na

odcinku swej ked oraz o ewentualnym odwodzie składu osobowego, transportu i sprzętu.

26) Zgodnie z zatwierdzonym planem, komendant punktu kontroli ruchu obowiązany jest kontrolować i koordynować ruch na ADS, a mianowicie:

- a) ustalać czas przybycia kolumn idących według planu jazdy, w wypadku opóźnienia nakazywać dowódcy kolumny zwiększyć szybkość ruchu i jednocześnie powiadamiać władze nadrzędne (przez ked lub bezpośrednio, jeśli jest łączność ze sztabem wysyłającym kolumnę) oraz sąsiedni punkt kontroli ruchu,
- b) kontrolować dokumenty ewidencyjne i przewozowe wszystkich pojazdów posuwających się drogą, ustalając następującą kolejność przepuszczania wozów:
 - przy kierunku dofrontowym pierwszeństwo mają przewozy operacyjne oraz wozy naładowane amunicją, następnie materiały pędne, potem żywność i inne ładunki;
 - przy kierunku odfrontowym pierwszeństwo mają pojazdy z rannymi i chorymi, następnie wozy z wypróżnioną tarą po MPS, potem inne;
 - prawo wyprzedzania kolumn w kierunku dofrontowym posiadają samochody związków taktycznych i operacyjnych, pojazdy służby łączności, służby drogowej, szefostwa służby samochodowej oraz pojazdy ochrony i obrony tyłów;
 - przy kierunku odfrontowym — prawo wyprzedzania przysługuje pojazdom wiozącym rannych oraz pojazdom służby drogowej i szefostwa służby samochodowej.

Poza tym w okresach mniejszego nasilenia ruchu komendant punktu kontroli ruchu:

- a) sprawdza stopień załadowania samochodów, o ile zajdzie konieczność nakazuje przewóz osób wojskowych, oraz załadowuje próżne pojazdy sprzętem

(zgrupowanym przy PKR, a szczególnie w wypadku wymagającym pilnego przesłania we właściwym kierunku),

- b) pomaga służbie zdrowia w zorganizowaniu ewakuacji lekko rannych, wykorzystując powracające próżne samochody.

27) Przy punkcie kontroli ruchu zawczasu organizuje się zamaskowane rejony wyczekiwania, na które kierowane są zatrzymane pojazdy lub kolumny. Zatrzymaniu podlegają: wozy, na które kierowcy nie mają dokumentów lub kierowcy, którzy nie przestrzegają przepisów ruchu, zakłócają płynność i zagrażają bezpieczeństwu ruchu; transporty z ładunkiem wywożonym samowolnie nie ujętym ewidencją, a podlegającym zdaniu na składy armijne; pojazdy uszkodzone mogące ulec awarii podczas ruchu. Czasowo mogą być zatrzymywane pojazdy lub kolumny posiadające wszystkie dokumenty; robi się to na zasadzie ustalonej kolejności lub planu ruchu w celu przepuszczenia najpierw ważniejszych kolumn (transportów).

Punkt kontroli ruchu może być zasilany przez organa bezpieczeństwa, uprawnione do legitymowania przechodzących lub przejeżdżających osób. W tym wypadku komendant punktu kontroli ruchu udziela wojskom (funkcjonariuszom) bezpieczeństwa potrzebnej pomocy, główny jednak wysiłek kieruje nadal na wykonywanie swych zasadniczych obowiązków.

Przy przewozach operacyjnych lub w okresach przegrupowania całej armii — punkty kontroli ruchu nie zatrzymują i nie kontrolują pojedynczych pojazdów ani kolumn. W tych wypadkach skład PKR skierowuje się specjalnym zarządzeniem na wzmocnienie posterunków i patroli regulacji ruchu, zaś odpowiedzialność za zorganizowanie ruchu ponosi sztab przewożonego lub przegrupowywanego związku taktycznego (operacyjnego).

28) Posterunki regulacji ruchu składają się z 2 — 3 żołnierzy dowodzonych przez podoficera lub dobrze wyszko-

lonego szeregowca. Posterunki regulacji ruchu wystawia się w rejonie wyczekiwania (ześrodkowania) w rejonach wjazdu transportów na teren składu, przy stacjach zaopatrzenia i stacjach wyładunkowych, w punktach formowania, wyciągania i rejonach ześrodkowania kolumn; na skrzyżowaniach i rozgałęzieniach zasadniczych marszrut; przy odgałęzieniach z ADS na teren dywizyjnych punktów zaopatrzenia; na trudniejszych odcinkach pracy (mosty, tamy, odcinki o ruchu jednokierunkowym); na objazdach tymczasowych; przy jednopoziomowych przejazdach kolejowych (gdy kolej jest czynna); przy wjazdach i wyjazdach z większych osiedli.

29) Komendant posterunku regulacji ruchu w myśl wskazówek otrzymanych od pomocnika dowódcy kompanii eksploatacji dróg do spraw regulacji lub dowódcy plutonu regulacji ruchu obowiązany jest:

- a) zapewnić ciągłość i płynność ruchu na swoim odcinku przez:
 - wskazywanie kierunku, porządku i kolejności ruchu,
 - utrzymanie dyscypliny ruchu,
 - koordynowanie ruchu kolumn, transportów i pojedynczych pojazdów,
- b) kierować transporty do rejonów wyczekiwania przed załadowaniem (wyładunkiem) lub po załadowaniu (wyładunku), wzywać z tych rejonów transporty do wjazdu,
- c) przeciwdziałać zakłóceniom ruchu i tworzeniu się korków przez: zatrzymywanie, zwiększanie lub zmniejszanie szybkości ruchu pojazdów; regulowanie kolejności przechodzenia kolumn w miejscach wąskich i na skrzyżowaniach dróg — aż do kierowania mniej ważnych transportów na boczne drogi; ustalanie kolejności wjazdu różnych transportów i kolumn na ADS;

- d) żądać od kierowców i woźniców przestrzegania dyscypliny ruchu, w każdym wypadku naruszenia dyscypliny sporządzać protokół;
- e) meldować komendantowi odcinka regulacji (lub komendantowi punktu kontroli ruchu) o nasileniu na drodze ruchu kolumn i transportów oraz o wypadkach jego zakłócenia; w rejonie baz i składów po zakończeniu załadunku lub wyładunku transportów, zarządzić odjazd i meldować o tym przełożonym.

30) Majaki (pojedynczych żołnierzy służby regulacji ruchu) wystawia się na skrzyżowaniach dróg. Zadaniem ich jest wstrzymywanie dopływu na ADS transportów z dróg bocznych (stałe lub też na okres przejazdu kolumn); zachowanie ciągłości ruchu kolumn oraz kierowanie (w razie potrzeby) kolumn na objazdy prowizoryczne. Majaki wystawia się też na niektórych odcinkach drogi zasadniczej w wypadkach, gdy oznaczenie trasy drogowskazami uważa się za niewystarczające (np. w osiedlach o wąskich, krętych uliczkach).

31) Patrole regulacji ruchu (lub ruchome posterunki regulacji ruchu) — szeregowiec i podoficer, czasem oficer — wydzielani są ze składu osobowego plutonów regulacji ruchu. Zadaniem patroli jest szybka i energiczna interwencja w wypadkach powstania zakorkowań, mająca na celu usunięcie zatarasowania ruchu i przywrócenie jego ciągłości. W wypadkach awarii patrol usuwa uszkodzone pojazdy przy pomocy przejezdnych lub sprowadza dyżurny ciągnik. W wypadku uszkodzenia drogi organizuje prowizoryczny objazd uszkodzonego odcinka, wzywając jednocześnie do pomocy pluton drogowy ked (przeznaczony do utrzymania stanu technicznego drogi w rejonie ked).

Poza tym do obowiązków patroli należy kontrola pracy stałych posterunków regulacji ruchu i majaków. Patrole zaopatrzone są w motocykle i rowery, a zimą w narty (na terenach o znacznych opadach śnieżnych). Zarówno pa-

trole jak i cały skład osobowy służby regulacji ruchu może korzystać z przejeżdżających samochodów udając się nimi w potrzebnym kierunku. Samochodom tym przysługują wówczas prawo wyprzedzania.

Organizacja regulacji ruchu w czasie przewozu wojsk samochodami

32) Zasadnicza różnica między przewozem wojsk samochodami a marszem wojsk zmotoryzowanych polega na tym, że wojska przewożone nie mają etatowych środków przewozowych, które w razie potrzeby są im przydzielane przez wyższe dowództwo.

33) Zadaniem służby regulacji ruchu jest zapewnienie dyscypliny ruchu podczas przewozu wojsk samochodami oraz przybycia w nakazanym czasie przewożonego związku taktycznego do określonego rejonu. W tym celu służba regulacji powinna dokładnie i wyraźnie oznaczyć marszrutę (szczególnie w warunkach ograniczonej widzialności — na przykład podczas przewozów nocnych, drogami leśnymi lub ulicami osiedli), przeprowadzać kolumny przez trudne lub niebezpieczne odcinki marszruty; usuwać wszelkie przedmioty tarasujące ruch na marszrucie przejazdu.

34) Organizacja regulacji ruchu w czasie przewozu wojsk samochodami uwarunkowana jest przebiegiem marszruty:

- a) o ile marszruta przewozu przebiega po WDS armii (Frontu), regulację ruchu organizuje Szef WDS siłami pododdziałów regulacji ruchu stale obsługujących tę marszrutę; w wypadkach koniecznych dowódca przewożonego związku taktycznego wydziela do pomocy własne pododdziały, podporządkowując je na okres przemarszu — komendantom odcinków regulacji na WDS (dowódcom ked); ruch dowozowo-ewakuacyjny na WDS na okres przemarszu związku

taktycznego może być na zarządzenie szefa sztabu armii (Frontu) czasowo wstrzymany lub skierowany na drogi okrężne;

- b) o ile marszruta przewozu operacyjnego przebiega drogą położoną w strefie tyłów armii (Frontu), lecz nie obsługiwaną przez stałą służbę regulacji ruchu — dowódca przewożonego związku taktycznego organizuje regulację ruchu własnymi siłami i środkami w myśl zasad podanych w rozdziale drugim.
- c) o ile marszruta przewozu przebiega rokadami lub innymi drogami przecinającymi WDS — regulację ruchu organizuje dowódca przewożonego związku taktycznego na podstawie wskazówek sztabu armii (Frontu) oraz szefa WDS. Sztab armii (Frontu) oraz szef oddziału (zarządu) drogowego wysyłają na najważniejsze skrzyżowania dróg swych przedstawicieli w celu natychmiastowego rozwiązania zagadnień związanych z przewozem wojsk i ewentualnego wstrzymania ruchu dofrontowego.

35) Organizując regulację ruchu w rejonach załadowania i wyładowania należy zapewnić niezbędną powierzchnię rejonu załadowania (wyładowania), która wynosi 1,5 km² dla batalionu, 15 km² dla pułku i 40 — 50 km² dla dywizji.

36) Założeniem do opracowania planu regulacji ruchu jest ogólny plan ruchu na danej marszrucie. Ogólny plan ruchu na marszrucie opracowuje sztab przewożonego związku taktycznego wspólnie z przedstawicielami służby regulacji ruchu, na podstawie tabeli przewozu związku taktycznego (oddziału) oraz planu innych przewozów na danej marszrucie.

Wyciągi z planu ruchu zatwierdzonego przez dowódcę związku taktycznego sztab związku podaje do wiadomości dowódcom przewożonych oddziałów i przesyła dowódcom pododdziałów regulacji ruchu jako obowiązujące ich

wytyczne. Wszelkie zmiany w tabeli przewozów i planie ruchu mogą być wprowadzane tylko za zgodą dowódcy przewożonego związku taktycznego i natychmiast przekazywane dowódcom przewożonych oddziałów oraz dowódcom pododdziałów regulacji ruchu.

37) Schemat oraz plan regulacji ruchu opracowuje szef wydziału operacyjnego, a zatwierdza szef sztabu przewożonego związku taktycznego.

38) Na schemacie regulacji ruchu uwidacznia się trasę marszu, poszczególne jej odcinki, miejsca rozmieszczenia punktów kontroli ruchu, posterunków regulacji ruchu i majaków oraz trasę patroli.

39) Plan regulacji ruchu zawiera:

1. nr nr odcinków regulacji ruchu,
2. etatowe stanowiska, stopnie i nazwiska komendantów odcinków regulacji,
3. przydzielone na poszczególne odcinki siły i środki,
4. wyszczególnienie marszruty,
5. datę i godzinę rozpoczęcia służby regulacji na poszczególnych odcinkach,
6. datę i godzinę zakończenia służby regulacji na poszczególnych odcinkach,
7. miejsca punktów kontroli ruchu na każdym z odcinków regulacji,
8. nr nr i miejsca poszczególnych posterunków (majaków) na odcinkach regulacji,
9. ilość patroli ruchomych i ich trasę na poszczególnych odcinkach regulacji,
10. szczególne wskazówki dla poszczególnych odcinków regulacji.

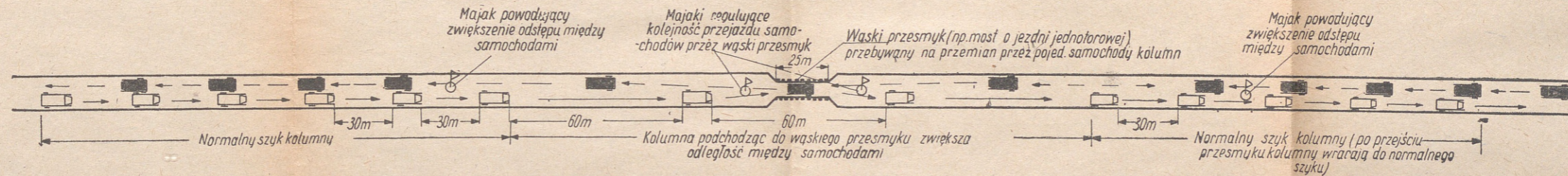
40) Dowódca przewożonego związku taktycznego organizuje na okres przewozu, przy stanowisku dowodzenia, ośrodek regulacji w składzie 2—3 oficerów z wydziału operacyjnego i 1 — 2 oficerów z wydziału samochodowego sztabu.

41) Komendant ośrodka regulacji po otrzymaniu ze sztabu planu i schematu regulacji zaznajamia z nimi oficerów wyznaczonych na komendantów poszczególnych odcinków regulacji, dając im wytyczne do organizacji pracy oraz szczegółowe wskazówki. Na każdy odcinek regulacji 25 — 50 km zostaje przydzielony zgodnie z planem regulacji jeden pluton żołnierzy znających zasady regulacji ruchu i wyposażonych w niezbędne środki transportowe — którego dowódca pełni obowiązki komendanta odcinka regulacji i podlega na czas przewozu bezpośrednio komendantowi ośrodka regulacji.

Jeżeli przewóz związku taktycznego organizowany jest na dwu lub więcej marszrutach, to do regulacji ruchu na nich wykorzystywane są przede wszystkim etatowe pododdziały regulacji przewożonych oddziałów, odpowiednio wzmocnione innymi pododdziałami znającymi zasady regulacji ruchu.

42) Komendant odcinka regulacji siłami swego plutonu wystawia potrzebną ilość drogowskazów i wskaźników (znaków umówionych) oraz punkt kontroli, posterunki regulacji ruchu, majaki i patrole zgodnie z otrzymanym planem regulacji ruchu. Ponadto wystawia ruchome posterunki do obserwacji ruchu kolumn, szybkiego likwidowania zatorów i przeszkód w ruchu oraz do utrzymania łączności z punktem kontroli, posterunkami regulacji ruchu i majakami.

43) Wszystkie drogi przeznaczone dla ruchu przewożonego związku taktycznego obstawia się znakami i drogowskazami wskazującymi kierunek do ponumerowanych placów załadunkowych, z placów załadunkowych na punkty formowania kolumn i wyjście na marszrutę zasadniczą oraz samą marszrutę. Gdy załadowanie odbywa się nocą, na wszystkich zakrętach wystawiać należy posterunki regulacji ruchu lub majaki zaopatrzone w środki sygnalizacji świetlnej.



Rys. 1. Przepuszczanie przez ciasninę drogową pojedynczych samochodów z obydwu kolumn na przemian ze zwiększeniem odległości.

44) W wypadku skrzyżowań marszruty przewozu z marszrutami innych kolumn (przewidywanych planem) komendanci odcinków regulacji przepuszczają kolumny przez skrzyżowania według ustalonej kolejności. W celu szybkiego przejazdu kolumn przez punkt skrzyżowania — samochody jadą z większą szybkością lub (o ile to jest możliwe) dwoma rzędami.

45) Podczas przemarszu kolumn przez osiedla zamieszkałe pododdziały regulacji wstrzymują całkowicie ruch postronny zarówno w marszrucie przewozu, jak i na drogach przecinających marszrutę. W tym wypadku można zażądać od miejscowych władz wydzielenia sił i środków do pomocy pododdziałom regulacji.

46 Ruch w rejonie załadowania winien mieć charakter pierścieniowy, przy czym drogi przeznaczone dla transportów nie mogą przecinać się z drogami, którymi posuwają się przewożone oddziały.

W celu przygotowania rejonu załadowania dowódca przewożonego związku taktycznego przydziela pododdziały saperów i piechoty do budowy dojazdów, tras kolumnowych i zjazdów z drogi.

47) W wypadku spotkania się w ciałninie (droga jednokierunkowa, wykop, nasyp, wąwóz, grobla itp.), kolumny mogą przebywać ją kolejno zgodnie z planem lub też zbliżając się do ciałniny zwiększają odległość między samochodami tak, by osiągnąć odległości większe od długości ciałniny; wówczas na przemian można przepuszczać przez ciałninę pojedyncze samochody obydwu kolumn, formując w marszu rzuty każdej kolumny (rys. 1).

48) Ruch na drodze odbywa się z reguły stroną prawą. Ruch lewostronny dopuszczalny jest tylko w wyjątkowych wypadkach na przykład: przy skrzyżowaniu się dwóch kolumn na zakrętach. W tym wypadku komendant odcinka regulacji organizuje lewostronny ruch na odcinku drogi o długości równej długości krzyżujących się kolumn —

wysyłając posterunki regulacji ruchu nakazuje przejazd lewą stroną na całą długość kolumn (rys. 2).

49) Komendanci odcinków regulacji osobiście i poprzez komendantów punktów kontroli ruchu systematycznie obserwują ruch kolumn, prowadzą ewidencję realizacji planu ruchu i składają meldunki o przebiegu ruchu do ośrodka regulacji ruchu. W wypadku nieprzestrzegania przez kolumny planu ruchu komendanci punktów kontroli meldują o tym ośrodkowi regulacji ruchu i starają się wspólnie z dowódcami kolumn o przywrócenie porządku przewidzianego planem ruchu. Jeżeli przejazd kolumn następuje wcześniej niż jest to przewidziane w planie — komendanci punktów kontroli ruchu mogą żądać zmniejszenia szybkości ruchu tylko na podstawie specjalnego rozkazu komendanta odcinka regulacji.

Organizacja regulacji ruchu podczas marszu

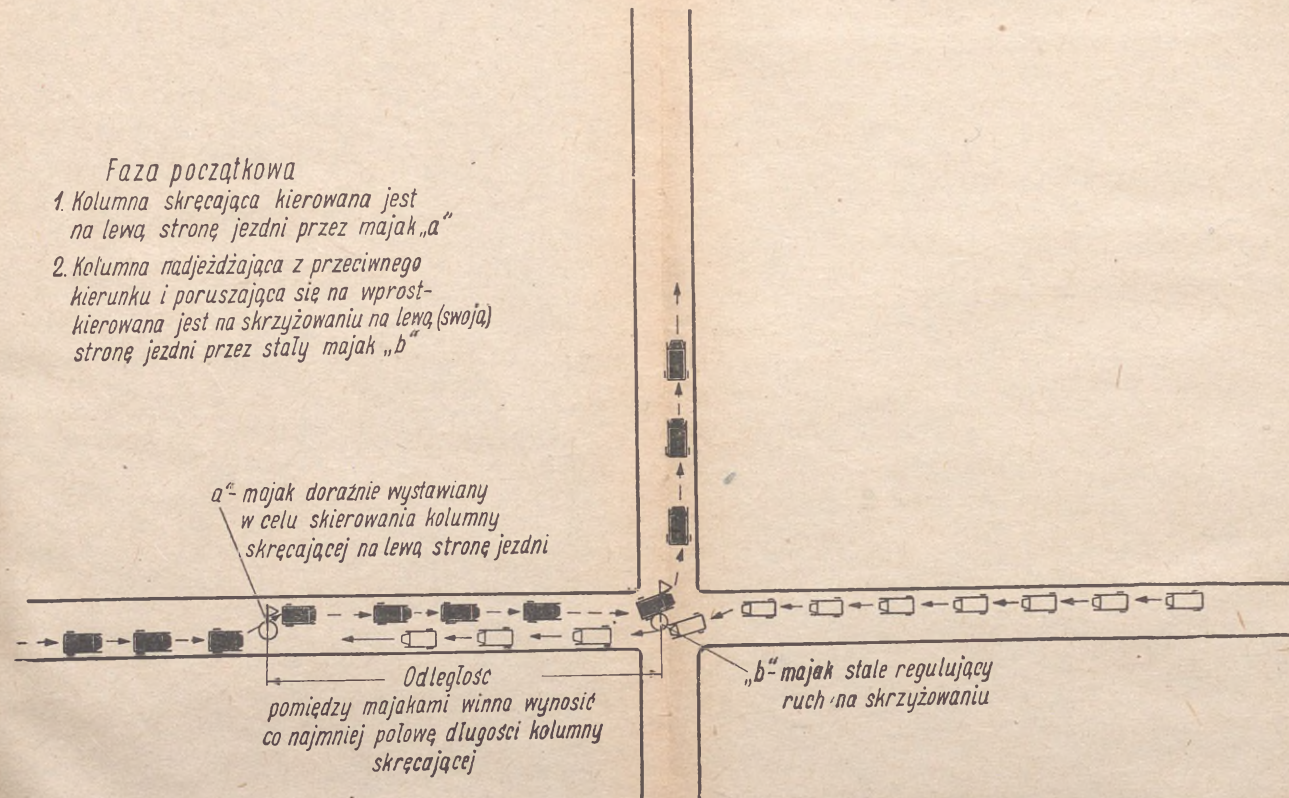
50) Organizacja regulacji ruchu zależna jest od warunków, w których odbywa się marsz.

- a) Jeśli marsz odbywa się w przewidywaniu boju spotkaniowego, zasadniczym zadaniem służby regulacji ruchu jest utrzymanie nakazanego kierunku, dopilnowanie planowego posuwania się kolumn i zachowanie dyscypliny ruchu. Służba regulacji ruchu przyjmuje udział w organizacji kolumn, wyciąga ich człony i wprowadza.
- b) Jeśli marsz ma na celu przegrupowanie — do zadań służby regulacji ruchu poza wymienionymi w pkt. 50a należy: rozpoznanie i wytyczenie marszrut, przestrzeganie maskowania ruchu, zabezpieczenie rozproszania oddziałów w czasie postojów w nakazane rejonie rozmieszczenia oraz utrzymanie porządku i dyscypliny ruchu w tych rejonach.

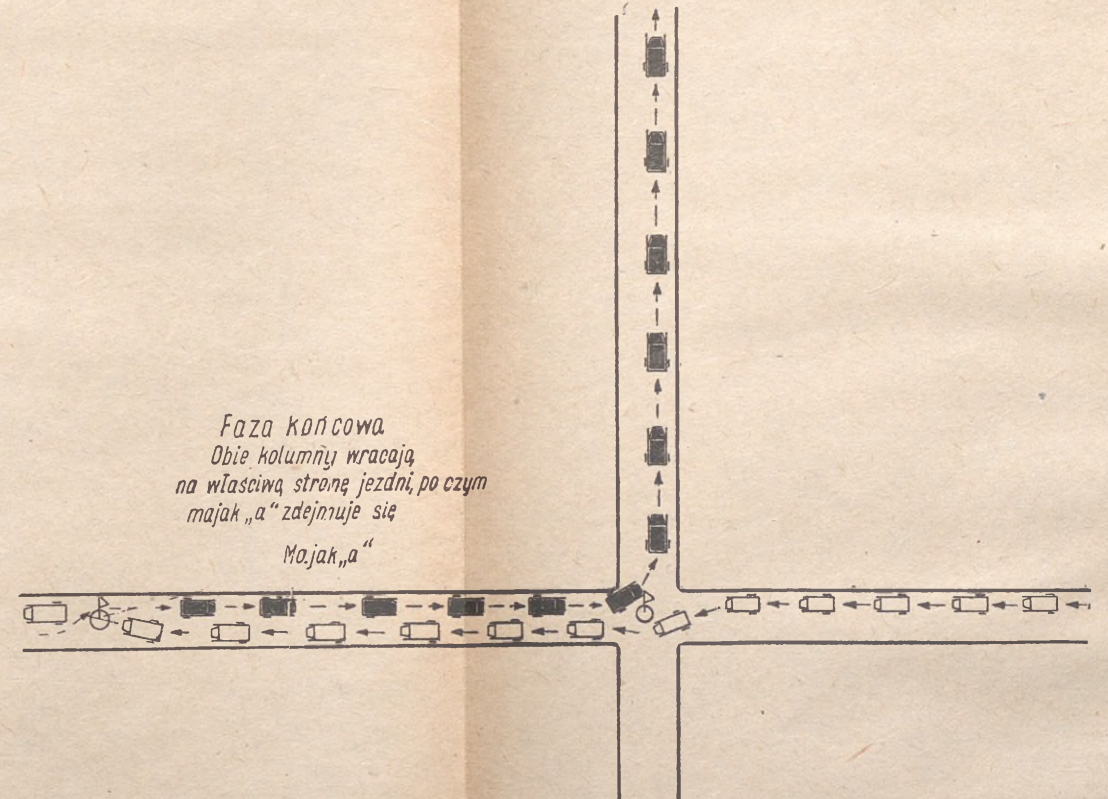
51) Organizacja regulacji ruchu stanowi część składową inżynierskiego zabezpieczenia marszu i pełniona jest

Faza początkowa

- 1. Kolumna skręcająca kierowana jest na lewą stronę jezdni przez majak „a”*
- 2. Kolumna nadjeżdżająca z przeciwnego kierunku i poruszająca się na wprost kierowana jest na skrzyżowaniu na lewą (swoją) stronę jezdni przez stały majak „b”*



Faza końcowa
Obie kolumny wracają na właściwą stronę jezdni, po czym majak „a” zdejmuje się
Majak „a”



Rys. 2. Organizacja ruchu lewostronnego przy krzyżowaniu się kolumn na zakrętach

przez oddziały zabezpieczenia ruchu (OZR). Ilość oddziałów zabezpieczenia ruchu odpowiada ilości marszrut związku taktycznego. Do zadań oddziału zabezpieczenia ruchu należy:

- rozpoznanie i wytyczenie marszruty;
- zabezpieczenie przepraw i stanu technicznego zasadniczej trasy oraz ewentualnych objazdów marszruty;
- wytyczanie dróg na przełaj;
- regulowanie ruchu kolumn.

W skład OZR wchodzi:

- od kompanii do batalionu saperów (z ewentualnym przydzieleniem pododdziałów pontonowych i czołgów);
- pododdziały fizylierów wyposażone w środki transportowe i łączności, do pełnienia służby regulacji ruchu, w ilości do 1 plutonu na każdą marszrutę oraz pododdziały fizylierów do służby ochronnej.

52) Szef sztabu związku taktycznego wyznacza na każdą marszrutę oficerów sztabu jako komendantów poszczególnych odcinków trasy przemarszu — odpowiedzialnych za dopilnowanie realizacji zarządzeń i planu regulacji ruchu oraz wyciągu z tabeli marszu, wydanych przez sztab związku taktycznego. Długość odcinka regulacji na marszrucie ustalona przez sztab związku zależna jest od stanu drogi, skomplikowania trasy przemarszu i przewidywanego natężenia ruchu.

53) Sztab związku taktycznego w zarządzeniu swym dotyczącym regulacji ruchu podaje: zadanie marszu, marszruty ruchu; komendantów odcinków regulacji ruchu oraz skład, siły i środki przydzielone do dyspozycji komendantów odcinków; ilość i rozmieszczenie posterunków regulacji ruchu i majaków; wskazówki szczególne; początek pracy, zakończenie pracy i sposób zdjęcia służby regulacji ruchu z odcinków trasy.

54) Plan regulacji ruchu zawiera dane wyszczególnione w pkt. 39 str. 23.

55) Tabela marszu obejmuje:

- nazwę oddziałów i środków wzmocnienia,
- długość kolumny w metrach,
- średnią szybkość posuwania się kolumny w km/godz.,
- wyszczególnienia marszruty ruchu i jej długość,
- punkt przejścia i czas jego przekroczenia przez czoło kolumny,
- wyszczególnienie i numer linii wyrównania i czasy przejścia ich przez czoło i przez ogon kolumny (ilość linii wyrównania zależy od długości marszruty),
- rejon dłuższego odpoczynku i czas jego trwania,
- czas wymarszu czoła kolumny po dłuższym odpoczynku,
- rejon koncentracji i czas przybycia czoła oraz ogona kolumny,
- U w a g i:

tabelę marszu wykonuje sztab, a zatwierdza dowódca związku taktycznego.

56) Po otrzymaniu ze sztabu wyżej wymienionych dokumentów i wskazówek komendanci odcinków regulacji udają się na swoje odcinki i przystępują do organizowania służby, która polega na: ustawieniu drogowskazów, znaków i napisów orientacyjnych; rozstawieniu punktu kontroli ruchu, posterunków regulacji ruchu i majaków (w tempie 10 — 30 km/godz.).

57) Po zorganizowaniu regulacji ruchu komendanci odcinków ruchu wracają na początek swych odcinków i meldują dowódcom nadchodzących kolumn o stanie odcinków i organizacji regulacji ruchu.

58) W celu szybkiego przejścia kolumn związku dokonującego przemarszu cała marszruta lub poszczególne jej odcinki mogą zostać zamknięte dla innych kolumn transportowych. W tym wypadku na wszystkich wyjazdach z dróg bocznych na marszruty zasadnicze należy umieścić napisy „Przejazd zamknięty“.

59) Gdy czasu jest za mało, poszczególne odcinki trasy przemarszu oznaczane i obsadzone są służbą regulacji do-
raźnie — z tym jednak, by każdy odcinek był gotów do
chwili nadejścia czoła kolumny (oddziału).

60) W warunkach możliwego spotkania się z nieprzyja-
cielem oznaczanie i obsadzanie służbą regulacji marszruty
prowadzone jest pod osłoną przydzielonej przez dowódcę
OZR ochrony. W tym wypadku służba regulacji posuwa
się za awangardą kolumny.

61) W wypadku zmiany kierunku przemarszu sztab
organizuje natychmiast wytyczenie i przygotowanie no-
wej marszruty wykorzystując zachowane w odwodzie
OZR. Przejście na nową marszrutę następuje tylko na roz-
kaz sztabu związku taktycznego.

62) Plan organizacji transportu zawarty w tabeli mar-
szu obejmuje wyciąganie w kolumny marszowe, które mo-
że być wykonane dwoma sposobami:

- a) dla wszystkich oddziałów wchodzących w skład od-
dzielnej kolumny wyznacza się na trasie marszu je-
den punkt przejścia, lecz różne czasy jego przebycia;
czas wyjścia poszczególnych oddziałów na ogólny
punkt przejścia nakazywany jest przez sztab związku
na podstawie obliczeń czasu potrzebnego na do-
marsz każdego oddziału z rejonu ześrodkowania do
punktu wyjściowego,
- b) dla każdego oddziału kolumny wyznacza się samo-
dzielne punkty wyjściowe na trasę marszu, tak aby
wszystkie oddziały kolumny mogły z nich jednocze-
śnie wyruszyć i wyciągnąć się w kolumnę marszową;
odległość pomiędzy poszczególnymi punktami wyj-
ściowymi winna być równa długości kolumny posz-
czególnych oddziałów, zaś termin wyruszenia ogólnej
kolumny winien być nakazany z uwzględnieniem cza-
su potrzebnego na domarsz najodleglejszego oddzia-
łu do punktu wyjściowego na trasie.

63) Do organizacji regulacji ruchu w rejonie wyciągania kolumn i na postojach wykorzystuje się dodatkowo skład osobowy tych kolumn. Przy wyciąganiu kolumn posterunki regulacji wystawia się na punktach wyjściowych rzutów kolumny; na skrzyżowaniach dróg; w miejscach przyłączania się do oddziałów kolumny pododdziałów przydzielonych na czas przemarszu; przy wyjazdach kolumn (rzutów) na odcinek marszruty, na którym odbywa się wyciąganie kolumn.

64) Ruch na marszrutach regulowany jest przez:

- a) posterunki regulacji ruchu w składzie 2 — 3 ludzi każdy pod dowództwem podoficera. Posterunki te wystawiane są na wąskich odcinkach marszrut, na rozwidleniach dróg, przy wejściach do dużych osiedli, obejściach i przeprawach. Posterunki regulacji ruchu mogą być stałe i ruchome;
- b) pojedynczych szeregowców na skrzyżowaniach dróg i w miejscach, gdzie oznaczenie marszruty wskazaniami nie jest dostatecznie jasne;
- c) drogowskazy i wskaźniki (znaki umówione) w miejscach, gdzie kierunek zasadniczej marszruty nie nasuwa większych wątpliwości.

65) Dowódca OZR kieruje bezpośrednio pracą wyznaczonych przez Szefa Sztabu związku taktycznego kendantów regulacji ruchu poszczególnych odcinków marszruty, którzy zwracają szczególną uwagę na:

- przygotowanie i terminowy wymarsz służby regulacji ruchu,
- organizację i pracę służby regulacji w rejonach ześrodkowania i punktualne przekraczanie punktu przejścia zarówno przez czoło, jak i ogon kolumny.
- przestrzeganie maskowania świateł podczas marszu w nocy;
- terminowe przesyłanie meldunków o przebiegu marszu na przydzielonej marszrucie do sztabu związku taktycznego.

Organizacja regulacji ruchu na postojach

66) Na postojach regulacja ruchu organizowana jest w celu szybkiego rozprawdzenia oddziałów i pododdziałów do rejonów i punktów zakwaterowania oraz zachowania dyscypliny ruchu i maskowania się w tych rejonach i punktach.

67) Służbę regulacji ruchu na postojach pełnią pododdziały regulacji ruchu OZR oraz pododdziały etatowe lub wyznaczone — wchodzące w skład poszczególnych oddziałów.

68) Obowiązki pododdziałów regulacji OZR: wyprowadzanie oddziałów związku taktycznego z ogólnej kolumny na drogi prowadzące do miejsc ich zakwaterowania; wytyczanie głównych dróg w rejonie rozmieszczenia; wytyczanie dróg do stacji zaopatrywania oraz ich obsługa; regulacja ruchu w rejonie sztabu związku taktycznego, na stacji kolejowej, w rejonach alarmowych, przestrzeganie maskowania; obsługiwanie dróg dla oddziałów ubezpieczenia postoju.

69) Obowiązki pododdziałów regulacji ruchu etatowych lub wyznaczonych ze składu poszczególnych oddziałów związku taktycznego: regulacja ruchu w rejonie zakwaterowania oddziału, regulacja ruchu w rejonie sztabów, przy garażach, na punktach zbiórek (na wypadek alarmu).

70) Sztaby oddziałów organizują regulację ruchu natychmiast po przybyciu na miejsce zakwaterowania nie oczekując żadnych rozkazów.

Organizacja regulacji ruchu w różnych warunkach

1) Regulacja w nocy

71) Na regulację ruchu w nocy wpływają różne czynniki:

— kierowcy pojazdów, poruszających się ze zgaszonymi

lub przyćmionymi światłami, mają utrudnioną orientację oraz ograniczoną widzialność stanu drogi;

— niewidoczne są zwykłe sygnały i znaki.

Dla ułatwienia orientacji znaki należy wykonywać z białych lub świecących materiałów (kreda, wapno, świecąca farba), a ponadto zastępować znaki na trudniejszych odcinkach trasy majakami wyposażonymi w środki sygnalizacji świetlnej (latarki ze światłami kolorowymi). W celu zmniejszenia liczby regulujących należy korzystać w nocy z przewodników odprowadzających kolumny.

Światła latarni samochodowych wolno używać w nocy jedynie za zezwoleniem sztabu nadrzędnego, który wskaże:

- a) kiedy używać świateł samochodowych bez ograniczeń i kiedy z ograniczeniem,
- b) porządek używania tylnych świateł (hamulców),
- c) porządek oświetlenia wjazdów na przeprawy i zjazdów z nich, grobli, nasypów, przejazdów kolejowych, wiaduktów itp.

2) Regulacja w okresie zimowym

72) W okresie zimowym szczególne znaczenie ma uprzednie przeprowadzenie wstępnego rozpoznania marszruty.

73) W zarządzeniach o organizacji regulacji ruchu, wydawanych przez sztaby winno być przewidziane: miejsca, w których należy urządzić rozjazdy, objazdy i zjazdy; odcinki, na których dozwolone jest wyprzedzanie przez pojedyncze samochody; odcinki o ruchu wyłącznie jednokierunkowym; sposób wykorzystania środków i maszyn dla oczyszczenia dróg od śniegu; zezwolenie lub nakaz rozpalaania ognisk; urządzenie ogrzewanych ziemianek, namiotów lub szałasów dla regulujących ruch.

74) Systematyczny ruch transportów na drogach zimowych nie dostosowanych dla ciągłego ruchu dwukierun-

kowego osiąga się przez poszerzenie odcinków dla mijania się, wyczekiwania i wyprzedzania. Odcinki te, o długości 1,5 — 2 km, urząda się co 8 — 10 km. Posterunki regulacji ruchu ustawiane są na obydwu końcach odcinka o ruchu jednokierunkowym. Między posterunkami powinna być łączność telefoniczna. Zimą przy temperaturze poniżej — 10°C organizuje się specjalne punkty ogrzewania ludzi i ewentualnego remontu uszkodzonych pojazdów mechanicznych rozmieszczone co 20 — 40 km. Na punktach tych winien znajdować się zapas wody, benzyny i smarów.

3) Regulacja ruchu w czasie działań na tyłach nieprzyjaciela

75) Pracę pododdziałów regulacji na tyłach nieprzyjaciela cechuje: częsta zmiana kierunku ruchu; trudność, a często i niemożliwość przeprowadzenia rozpoznania dróg: możliwość napotkania sztucznych zapór, pól minowych i rejonów skażonych gazami bojowymi; wytężona praca najbardziej wysuniętych organów regulacji we współpracy z awangardą i ariergardą; szerokie wykorzystanie lotnictwa dla celów rozpoznania.

76) W czasie działań na tyłach nieprzyjaciela regulacja ruchu oparta jest przede wszystkim na ruchomych posterunkach regulacji ruchu. W tych warunkach podstawowym sposobem pracy służby regulacji jest zorganizowanie podwójnej ilości posterunków i kolejne ich podmienianie na kolejno zajmowanych rubieżach.

77) Posterunki regulacji pracują pod osłoną ochrony. Dla zabezpieczenia posterunków przed zniszczeniem należy przewidzieć sposoby ich ochrony i obrony.

78) Podstawowym sposobem zbadania marszruty jest: studiowanie marszruty na mapie i według opisu wojskowo-geograficznego oraz rozpoznanie za pomocą lotnictwa.

79) Dla okazania pomocy uszkodzonym samochodom ariergardę należy wzmocnić służbą remontową. W wypad-

ku gdy szybki remont uszkodzonych samochodów jest niemożliwy — należy zdjąć z nich uzbrojenie, po czym doprowadzić pojazdy do stanu nie nadającego się do użytku (ewent. zniszczyć je).

80) Przy zdejmowaniu posterunków regulacji podczas przejścia ariergardy należy zatrzeć dokładnie ślady oznaczenia marszruty (wskaźniki, napisy, znaki). W celu zdezorientowania nieprzyjaciela organizuje się wytyczanie mylnej marszruty.

4) Regulacja ruchu w terenie górzystym

81) Ze względu na słabo rozwinięte koleje — sieć dróg kołowych w terenie górzystym nabiera szczególnego znaczenia.

Warunkiem jak najpełniejszego i najbardziej racjonalnego wykorzystania dróg górskich dla ruchu kolumn jest głęboko przemyślana organizacja ruchu według planu, oraz wyciężona praca osobowego składu służby regulacji ruchu dla utrzymania surowej dyscypliny ruchu i bezwzględnego przestrzegania planu ruchu przez przechodzące kolumny i transporty.

82) Marszruty armijnych dróg samochodowych w terenie górzystym ze względu na ograniczoną ilość dróg nadających się do ruchu samochodowego (a zwłaszcza dwukierunkowego) zawierają częstokroć odcinki nadające się tylko do ruchu jednokierunkowego; na tych odcinkach zachodzi konieczność dodatkowego organizowania i obsługiwanania przez służbę regulacji ruchu — ruchu pierścieniowego (przez wykorzystanie odgałęzień — jak na rys. 3) lub zabezpieczenia i obsługi mijanek (co 1 — 1,5 km), a tym samym zwiększenia ilości pododdziałów służby regulacji na tych odcinkach.

Szybkość ruchu transportu samochodowego przy wzniesieniach 5 — 10% wynosi 25 — 10 km/godz.

83) Marszruty dywizyjnych dróg w terenie górzystym częściowo tylko przechodzą odcinkami nadającymi się do ruchu samochodowego, częściowo odcinkami nadającymi się tylko do ruchu transportu konnego — przy czym obydwie części marszruty w większości wypadków mogą zapewnić tylko ruch jednokierunkowy. W tych warunkach ważnym choć dodatkowym zadaniem służby regulacji jest organizacja i obsługa: ruchu pierścieniowego, punktów przeładunkowych, mijanek i objazdów.



Rys. 3 .Organizacja ruchu pierścieniowego na odcinku nadającym się tylko do ruchu jednokierunkowego przez wykorzystanie odgałężenia

Pociąga to za sobą konieczność zwiększenia ilości pododdziałów przeznaczonych do służby regulacji oraz znaczne obniżenie szybkości marszów, przewozów i transportów w porównaniu do szczebla armijnego.

Szybkość ruchu transportu samochodowego przy wzniesieniach 10 — 15% wynosi 10 — 5 km/godz.

Szybkość ruchu transportu konnego przy wzniesieniach

10 — 15% wynosi 4 km/godz. przy zmniejszeniu ładunku o 40%.

84) Marszruty pułkowych dróg w terenie górzystym obejmują oprócz odcinków nadających się do transportu konnego również odcinki nadające się wyłącznie do ruchu transportu jucznego. Planem organizacji ruchu oprócz dodatkowych zadań służby regulacji ruchu wyszczególnionych w pkt. 83 objąć należy specjalnie przeszkolonych przewodników kolumn (karawan zwierząt jucznych).

Na marszrutach batalionowych następuje ostatni etap przeładunku ze zwierząt jucznych na specjalnie przeszkolonych szeregowców nosicieli. Szybkość transportu najniższa na tym szczeblu przy wzniesieniach 15 — 20% wynosi 3,5 — 4 km/godz. dla zwierząt jucznych i około 1 km/godz. dla szeregowców nosicieli.

85) Niewielka ilość osiedli w terenie górzystym oraz znaczne ich oddalenie od siebie powodują nadmierne ich przeładowanie oddziałami i urządzeniami wojskowymi; powstaje przy tym wzmożony ruch na wąskich ulicach i wylotach drogowych z osiedli — co wymaga zabezpieczenia ciągłości i dyscypliny ruchu w rejonach osiedli wzmoczoną ilością posterunków i patroli regulacji ruchu, wystawianych ze składu zakwaterowanych w nich oddziałów.

86) Gwałtowne spadki, minimalna szerokość jezdni i ostre zakręty na drogach górskich wymagają dodatkowych prac dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu jak: ogrodzenia niebezpiecznych zakrętów i najwyższych odcinków leżących na stromych zboczach, dużej ilości dobrze widocznych znaków ostrzegawczych, zdublowanych sygnałami świetlnymi w warunkach ograniczonej widzialności. Wykonanie tych zadań wymaga wzmocnienia pododdziałów regulacji dodatkową siłą roboczą i środkami transportowymi.

87) Przy projektowaniu mijanek i objazdów dążyć do wykorzystania lub rozbudowy istniejących odgałęzień lub ścieżek — gdyż budowa nowych dróg w górach wyma-

ga niewspółmiernie więcej czasu i robocizny niż w terenie równinnym.

88) Ograniczona widzialność, brak objazdów, niemożliwość zmiany kierunku, stromość wzniesień i spadków oraz minimalna szerokość dróg i ścieżek powodują:

- znaczne wydłużenie kolumn (od 50 do 100%);
- znaczne zmniejszenie szybkości przewozów (marszów);
- ograniczenie ciężaru i wymiaru przewożonych ładunków;
- wzmożone zużycie pojazdów i wzrost zużycia materiałów pędnych oraz smarów.

W tych warunkach zabezpieczenie ciągłości ruchu wymaga uzupełnienia służby regulacji ruchu siecią punktów usługowych — zwłaszcza punktów technicznych, MPS i zaopatrzenia w wodę (rozmieśczone w odległości do 2 godzin drogi od siebie) oraz przydzielenia na okres zimowy znacznej ilości sprzętu do odśnieżania dróg i materiałów oraz środków do zwalczania gołoledzi (piasek, chlorek wapnia, łańcuchy).

Usuwanie uszkodzonych pojazdów stanowiących przeszkodę w ruchu na drogach górskich przez zrzucenie ich z drogi dozwolone jest tylko w tym wypadku, o ile poniżej odcinka drogi, z którego usuwany jest uszkodzony pojazd, nie przebiega tym samym zboczem inny odcinek drogi lub ścieżki. W pozostałych wypadkach uszkodzone samochody należy wziąć na hol, holując mniej uszkodzone do najbliższego punktu technicznego lub osiedla, a bardziej uszkodzone zrzucić z drogi na najbliższym odcinku, gdzie nie będzie to zagrażało bezpieczeństwu i ciągłości ruchu na niżej położonych częściach zbocza (np. do przepaści czy rozpadliny).

W wypadku zatarasowania odcinka drogi przez odłamki skał, zawały lub zagrody przy usuwaniu uzyskanych z rozbiórki materiałów postępować jak z ciężko uszkodzonymi pojazdami (patrz poprzedni ustęp pkt. 88).

89. Ochrona ciasnin drogowych, a zwłaszcza mostów, przed działalnością możliwych desantów nieprzyjaciela i dywersją nabiera w terenie górzystym szczególnego znaczenia i wymaga wzmożenia służby ochronnej, szczególnej jej czujności oraz przygotowania zapasów materiałowych do ewentualnej odbudowy.

90) Ze względu na znaczne nasilenie ruchu na drogach i uwypuklenie ich rzeźbą terenu obowiązkiem służby regulacji ruchu jest dopilnowanie ścisłego przestrzegania zasad maskowania przez przechodzące kolumny (transporty), ogólne ograniczenie używania świateł samochodowych oraz zakaz używania ich na drogach leżących na zboczach odsłoniętych od strony nieprzyjaciela.

91) Warunki terenowe potęgują możliwość zaskoczenia, co wymaga od służby regulacji szczególnej czujności i nieustannej pełnej gotowości bojowej do wzięcia udziału w zwalczaniu nieprzyjaciela, który przedostał się w rejon obsługiwanego odcinka drogi, oraz zwalczania i samobrony od pojedynczych napastników lub drobnych grup dywersyjnych.

92) Nieustanna czujność służby regulacji, pełna gotowość bojowa, wysoka inicjatywa i bezwzględne przestrzeganie surowej dyscypliny dla zapewnienia planowej, zgodnej z planem ciągłości ruchu — warunkują drogowe zabezpieczenia przygotowań i realizacji zamierzeń taktycznych i operacyjnych w terenie górzystym.

5) Regulacja ruchu w terenie bagnisto-lesistym

93) W terenie bagnisto-lesistym napotykamy zazwyczaj bardzo mało dróg o nawierzchni twardej nadających się do całorocznej eksploatacji; większość stanowią drogi gruntowe, których wykorzystanie w okresie roztopów wiosennych, jesiennych oraz wzmożonych opadów i przyboru wód w okresie letnim jest nieomal wykluczone.

Znaczne wahania możliwości wykorzystania sieci drogowej w terenie bagnisto-lesistym — nieustanne kurczenie i rozszerzanie się sieci eksploatowanych dróg wymagają od służby regulacji ruchu:

- prowadzenia wzmożonej kontroli i rozpoznania stanu technicznego drożni;
- ścisłej współpracy ze służbą hydrometeorologiczną;
- wzmocnienia pododdziałami remontowymi wyposażonymi w potrzebną ilość sił i środków techniczno-transportowych;
- stałej gotowości do skierowania kolumny na zapasową drożnię;
- stałej gotowości manewrowej posiadanych sił i środków, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności rozstawienia ciągników gaśnicowych na trudnych do przejazdu odcinkach drogi;
- posiadania znacznego zapasu znaków drogowych.

94) Pododdziały przeznaczone do ochrony obiektów drogowo-mostowych wzmocnić w terenach nizinnych, a zwłaszcza depresyjnych (zagrożone zalewem) celem zapobieżenia przed ew. działaniem grup dywersyjnych względnie desantów lotniczych nieprzyjaciela.

95) Dla odciążenia bardzo ograniczonej w okresie roztopów wiosennych i jesiennych sieci drogowej jak najszerszej wykorzystać w tym okresie przewozy wodne.

Wytypowanie, wybór i sprawdzenie dróg wodnych wykonują wyznaczone oddziały pontonowe wojsk inżynierskich. Służbę regulacji ruchu na tych drogach pełnią specjalne pododdziały wyznaczone z oddziałów pontonowych wojsk inżynierskich.

Do obowiązków służby regulacji na drogach wodnych oprócz wymienionych w części III Instr. należy:

- oznaczenie drogowskazami i sygnałami świetlnymi szlaków żeglownych ze wskazaniem głębokości, szybkości prądu i szerokości poszczególnych odcinków obsługiwanych dróg;

- ustawienie znaków ostrzegawczych (czerwone boje) na mieliznach i niezegłownych odgałęzieniach na obsługiwany odcinku;
- obsadzenie posterunkami regulacji ruchu i wskaźnikami rozgałęzień dróg wodnych;
- patrolowanie przydzielonych odcinków.

6) Regulacja ruchu w rejonach pustynno-stepowych

96) Sieć drogowa w słabo zaludnionych i częściowo tylko (ze względu na brak wody) uprawnych oraz zalesionych rejonach pustynno-stepowych jest mało rozwinięta i nie zawsze zawiera drogi o nawierzchni twardej.

Największe zastosowanie dla potrzeb wojennych w tych rejonach mają drogi na przełaj, których wybór, wytyczenie i obsługa ze względu na równinny charakter terenu i brak przeszkód wodnych nie nasuwa większych trudności.

Umożliwia to (z reguły stosowane w tych rejonach) zmniejszenie ilości pododdziałów do pełnienia stałej służby regulacji ruchu przez znaczne (dwu-trzykrotne) zwiększenie długości obsługiwanych odcinków regulacji.

97) W rejonach pustynnych poza nielicznymi odcinkami dróg o nawierzchni twardej oraz krótkimi okresami wzmożonych opadów — transport samochodowy i konny wykorzystywany jest jedynie do przewozów na niewielkie odległości. Najszerzej stosowanym rodzajem transportu w rejonach pustynnych jest transport juczny, którego zabezpieczenie drogowe (przygotowanie tras dla kolumn) nie nasuwa większych trudności.

98) W rejonach stepowych szeroko stosowany jest transport samochodowy i konny, którego zabezpieczenie drogowe poza krótkimi okresami wzmożonych opadów nie nasuwa większych trudności. Jako środek pomocniczy, zwłaszcza w okresie wzmożonych opadów oraz przy prze-

wozach na niewielkie odległości stosowany jest transport wołami, którego cechą ujemną jest ograniczona szybkość (około 15 km dziennie).

99) Ze względu na dobrą widzialność, brak większych wzniesień oraz przeszkód wodnych i znaczną rozpiętość sieci drogowej utrudniających utrzymanie łączności oraz zaopatrzenie (zwłaszcza w wodę) — obsługę dróg składem osobowym służby regulacji w rejonach pustynno-stepowych ograniczać jedynie do ruchomych patroli regulacji ruchu na wyznaczonych odcinkach oraz posterunków regulacji ruchu w osiedlach przydrożnych i przy punktach usługowych.

Głównym zadaniem służby regulacji ruchu w rejonach pustynno-stepowych jest jak najszersze wyposażenie obsługiwanych marszrut w drogowskazy i napisy stosując w tym celu w rejonach pozbawionych drewna do oznaczenia kierunku trasy kopce usypane wzdłuż drogi (trasy dla kolumn).

100) Na trasach obsługiwanych dróg w rejonach pustynno-stepowych z reguły rozwijać punkty

- a) zaopatrzenia w wodę i żywność (w odległości nie przekraczającej pół przemarszu dziennego od siebie);
- b) pomocy technicznej i zaopatrzenia w m.p.s. (w odległości do 2 godzin jazdy jeden od drugiego) na drogach samochodowych.

ROZDZIAŁ III

PRAWA I OBOWIĄZKI ODDZIAŁÓW I PODODDZIAŁÓW REGULACJI RUCHU

Prawa organów służby regulacji ruchu

101) Żądania wszystkich przedstawicieli służby regulacji ruchu mające na celu zapewnienie ciągłości, płynności, porządku i dyscypliny ruchu oraz przywrócenie naruszo-

nego porządku i utrzymanie dyscypliny ruchu na drogach — winny być bezwzględnie i natychmiast wypełniane przez cały skład osobowy wojsk korzystających z dróg.

102) Przejazd obok posterunku regulacji ruchu (punktu kontroli ruchu, majaka) w sposób sprzeczny z przepisami ruchu lub sygnałem regulującego uważa się za niewykonanie rozkazu.

103) Oficerowie wszystkich rodzajów wojsk i służb obowiązani są okazywać pomoc przedstawicielom służby regulacji w pracy nad organizacją ruchu, utrzymaniem porządku i dyscypliny ruchu na drogach.

104) Samochody i motocykle służby regulacji ruchu mają na przedniej szybie specjalny znak rozpoznawczy (patrz zał. 9) i przysługuje im prawo wyprzedzania.

105) Skład osobowy oddziałów służby regulacji ruchu nosi opaski na lewym rękawie (patrz zał. 9).

Obowiązki organów służby regulacji ruchu

106) Oddziały regulacji ruchu odpowiedzialne są za zorganizowanie ruchu kolumn i transportów, zachowanie porządku i utrzymanie dyscypliny ruchu na drogach przez nie obsługiwanych.

1) Obowiązki komendanta ośrodka regulacji

107) Komendant ośrodka regulacji ruchu obowiązany jest:

- 1) organizować regulację ruchu na przydzielonej marszrucie według otrzymanych wytycznych, zarządzenia i planu regulacji, tabeli marszu (przewozu lub otrzymanego wycinka planu ruchu);
- 2) zabezpieczyć marszrutę w potrzebną ilość znaków drogowych, wskaźników i plakatów propagandowych;

- 3) kontrolować organizację regulacji ruchu na odcinkach regulacji;
- 4) kontrolować kierunek ruchu kolumn transportów i pojedynczych pojazdów oraz osób;
- 5) ustalać i w razie potrzeby zmieniać kierunek i kolejność przejazdu kolumn i transportów;
- 6) w wypadkach koniecznych wstrzymywać ruch na całej marszrucie lub na niektórych jej odcinkach;
- 7) w wypadkach koniecznych wstrzymywać ruch poszczególnych transportów kolumn i pojedynczych samochodów;
- 8) wskazywać kolumnom wojskowym marszrutę przejazdu, zmieniać w wypadkach koniecznych odcinki marszruty stosując objazdy i ustalać terminy oraz kolejność ich wykorzystania;
- 9) utrzymywać drogę w stanie ciągłej używalności siłami własnych lub przydzielonych pododdziałów oraz zapewnić ochronę ważniejszych mostów;
- 10) utrzymywać stałą gotowość bojową podległych pododdziałów regulacji ruchu;
- 11) zorganizować oplot., opatom. i opchem. na obsługiwanej marszrucie;
- 12) zachować odwód sił i środków;
- 13) zabezpieczyć terminowe zaopatrywanie materiałowo-techniczne i tyłowe pododdziałów regulacji ruchu na całej marszrucie;
- 14) rozwijać (zwijać) punkty usługowe na obsługiwanej marszrucie na rozkaz nadrzędnego sztabu;
- 15) zapewnić ochronę największych mostów na obsługiwanej trasie siłami etatowych pododdziałów ochrony mostów lub przydzielonymi siłami i środkami wzmocnienia;
- 16) w ustalonych terminach meldować do nadrzędnego sztabu o przebiegu ruchu transportów i kolumn oraz o zaistniałych zakłóceniach ruchu i podjętych środkach.

2) Obowiązki komendanta odcinka regulacji

- 108) Komendant odcinka regulacji obowiązany jest:
- 1) kontrolować organizację regulacji ruchu na swoim odcinku;
 - 2) sprawdzać kierunek ruchu kolumn, transportów, pojedynczych pojazdów i osób;
 - 3) nie zmieniając ogólnego kierunku ruchu na wyznaczonym odcinku marsztruty zmieniać w wypadkach koniecznych kierunek na wymagających tego częściach odcinka (objazdy);
 - 4) przy powstawaniu korków zatrzymywać kolumny i ustalać porządek przejazdu przestrzegając zachowania kolejności przewidzianej planem;
 - 5) występować z wnioskami o przeniesienie oddziałów, urządzeń i instytucji rozlokowanych obok obsługiwanego odcinka na odległość co najmniej 500 m od drogi;
 - 6) w okresach szczególnie natężonego ruchu — regulację prowadzić całym składem osobowym punktu kontrolnego, posterunków, majaków i patroli regulacji ruchu;
 - 7) niezwłocznie meldować do ośrodka regulacji o zaistniałych uszkodzeniach drogi na obsługiwanym odcinku regulacji;
 - 8) utrzymywać zdolność bojową podległego pododdziału regulacji ruchu;
 - 9) zorganizować oplot, opatom i opchem na obsługiwanym odcinku regulacji;
 - 10) zachować odwód sił i środków;
 - 11) zabezpieczyć terminowe zaopatrywanie materiałowe i tyłowe podległemu pododdziałowi regulacji ruchu na całym odcinku regulacji;
 - 12) rozwijać (zwijać) punkty usługowe na obsługiwanym odcinku na rozkaz komendanta ośrodka regulacji (szefa WDS);

- 13) w ustalonych terminach meldować do ośrodka regulacji o przebiegu ruchu i przedsięwziętych środkach;
- 14) wyposażyć obsługiwany odcinek w plakaty i hasła propagandowe.

3) **O b o w i ą z k i k o m e n d a n t a p u n k t u
k o n t r o l i r u c h u**

109) Komendant punktu kontroli ruchu obowiązany jest:

- 1) wybrać każdorazowo rejon rozmieszczenia PKR, ustalić miejsce pracy dyżurnych oraz miejsce wypoczynku wolnej zmiany PKR;
- 2) w sposób wyraźny i widoczny oznaczyć punkt kontroli ruchu tablicą z napisem PKR (w nocy i we mgle — oświetloną);
- 3) wykonać i utrzymywać w stanie użytkowym siłami obsługi PKR ziemiankę (o ile nie ma innego pomieszczenia) oraz szczeliny do obrony przeciwlotniczej i przeciwatomowej całego składu osobowego PKR;
- 4) wyposażyć rejon PKR w plakaty i hasła propagandowe;
- 5) organizować w rejonie PKR zamaskowane place postoju zatrzymanych samochodów i mienia bezprawnie przewożonego;
- 6) organizować w pobliżu PKR place wyczekiwania przetrzymywanych kolumn i transportów;
- 7) zorganizować pracę punktu kontroli ruchu oraz jego obronę i ochronę siłami powierzonego składu osobowego;
- 8) sprawdzać kierunek ruchu kolumn i transportów oraz pojedynczych pojazdów i osób;
- 9) nakazywać zmianę kierunku ruchu kolumn i transportów na podstawie zarządzenia komendanta odcinka regulacji;

- 10) zatrzymywać poszczególne kolumny i transporty, zwiększać lub zmniejszać ich szybkość celem dostosowania ruchu do ustalonego rozkładu;
- 11) przy spotkaniach kolumn (transportów) w ciasninach lub na skrzyżowaniach — wskazywać kolejność przejazdu;
- 12) meldować w ustalonych terminach do ośrodka regulacji (przez komendanta odcinka lub przy posiadaniu odpowiednich środków łączności — bezpośrednio) o przebiegu ruchu kolumn i transportów oraz o zaistniałych zakłóceniach ruchu i podjętych środkach;
- 13) udzielać pomocy organom wojsk bezpieczeństwa i współpracować z nimi, jednak bez zaniechania zasadniczych swych obowiązków;
- 14) sprawdzać stopień załadowania samochodów i doładowywać je w miarę możliwości ładunkami wymagającymi przewozu w odpowiednim kierunku;
- 15) wykorzystywać próżne samochody do przewozu lekko rannych z punktów zbiórki (w pobliżu rejonów punktów kontroli ruchu) do rejonów tyłowych;
- 16) zabezpieczyć przewóz osób wojskowych podążających służbowo w odpowiednim kierunku — wykorzystując w tym celu przejeżdżające samochody;
- 17) kontrolować dokumenty przewozowe, przewożone ładunki i uprawnienia do przekraczania granicy tyłów (taktycznych, armijnych, frontowych); w wypadku stwierdzenia braku tych uprawnień, samochód zatrzymywać wydając kierowcy protokół zatrzymania;
- 18) zatrzymywać i kierować pod konwojem w rejon stacji zaopatrywania ładunki niepotrzebne walczącym wojskom (uszkodzone samochody, zbędny sprzęt, meble) zgodnie ze spisem ustalonym zarządzeniem nadrzędnego sztabu; samochody zdobyczne, nie rejestrowane lub nie posiadające rozkazów wyjazdu

- zatrzymywać i kierować do sztabu sbed wydając kierowcy protokół zatrzymania;
- 19) zatrzymywać na granicy tyłów taktycznych zdobyczne i zepsute ładunki oraz mienie wywożone samowolnie, a podlegające (zgodnie z ustalonym spisem) zdaniu na składy główne; w wypadku braku rozkazów wyjazdów u kierowców samochodów jadących w kierunku odfrontowym na tyły — notować, do kogo należy samochód, nazwisko kierowcy, i kierować samochód z powrotem; w wypadku trudności ustalenia dysponenta samochodu — samochód zatrzymywać wydając kierowcy protokół zatrzymania;
 - 20) kierowców samochodów wyraźnie naruszających przepisy ruchu zatrzymywać, sporządzać protokół naruszenia przepisów ruchu, po czym zwalniać zatrzymując samochód i wręczając odnośnemu kierowcy protokół zatrzymania samochodu;
 - 21) osobiście kontrolować cały swój skład osobowy ze znajomości przepisów „Instrukcji o regulacji ruchu na wojennych drogach samochodowych“, obowiązujących przepisów oraz udzielać dodatkowych wskazań i objaśnień;
 - 22) systematycznie kontrolować i uzupełniać stan wyposażenia składu osobowego PKR w broń, amunicję, stan i ukompletowanie sprzętu drogowo-eksploatacyjnego oraz zaopatrzenia żywnościowego i materiałowego;
 - 23) przysyłać w ustalonych terminach do komendanta odcinka regulacji wykaz zatrzymanych samochodów i ładunków oraz protokoły o zaistniałych naruszeniach dyscypliny ruchu i awariach.
- 4) **Obowiązki komendanta posterunku regulacji ruchu**

110) Komendant posterunku regulacji ruchu obowiązany jest:

- 1) żądać od przechodzących oddziałów, kolumn, transportów, pojedynczych osób i wszystkich dowódców przestrzegania porządku, przepisów ruchu kołowego i dyscypliny ruchu; w wypadkach naruszenia sporządzać protokoły, zaznaczając numer samochodów i przysyłać je do komendanta odcinka regulacji;
- 2) sprawdzać kierunek ruchu, kolumn, transportów, poszczególnych samochodów i osób;
- 3) wskazywać kierunek ruchu kolumnom i transportom zgodnie z ich marszrutami i wskazówkami komendanta odcinka regulacji;
- 4) zatrzymywać transporty lub poszczególne samochody, zmniejszać lub zwiększać ich szybkość celem dostosowania ruchu do obowiązującego planu;
- 5) w wypadku spotkania się kolumn w ciasninach lub na skrzyżowaniach, wskazywać kolejność przejazdu;
- 6) wykonywać sumiennie swe obowiązki nie oddalając się od posterunku;
- 7) znać dokładnie swe obowiązki, przeznaczenie i zadania posterunku, przepisy ruchu w rejonie posterunku, sprawdzanie mienia przy obejmowaniu posterunku;
- 8) mieć schemat posterunku ze wskazaniem kierunku dróg, znać miejsca rozmieszczenia najbliższych technicznych środków łączności, punktów medycznych, technicznych, żywnościowych, noclegowych, zaopatrzenia w MPS i wodę, weterynaryjnych i miejsce postoju dowództwa ked;
- 9) znać trudne odcinki dróg w rejonie posterunku i uprzedzać o nich dowódców kolumn, transportów i kierowców samochodowych;
- 10) kierując regulacją ruchu w rejonie swego posterunku wskazywać kierunek, porządek i szczególne warunki ruchu;
- 11) meldować przełożonym i oficerom łącznikowym

- o godzinach przemarszu przez punkt kolumn i transportów zorganizowanych;
- 12) nie dopuszczać do samowolnego zatrzymywania się samochodów na drodze (na przykład dla nabrania wody lub benzyny), powodować natychmiastowe uruchomienie tych samochodów względnie usuwać je z drogi na boki;
 - 13) dopilnować, aby zatrzymujące się wskutek niesprawności samochody i wozy natychmiast zjeżdżały z drogi; żądać od dowódców kolumn, by samochody w wypadku przymusowego zatrzymania się zjeżdżały (lub były ściągane) z drogi i stawały w miejscach ukrytych od obserwacji z powietrza;
 - 14) w okresach szczególnie natężonego ruchu regulację prowadzić całym składem osobowym posterunku;
 - 15) kontrolować zachowanie ustalonej kolejności, przestrzeganie przepisów ruchu; nie dopuszczać do samowolnego wyprzedzania względnie zwiększania obowiązującej szybkości;
 - 16) znać ustalone znaki samochodów mających prawo przejazdu w pierwszej kolejności;
 - 17) zabraniać wyprzedzania przy złej widzialności;
 - 18) w wypadku tworzenia się zakorkowań powodowanych uszkodzeniem drogi, zakłóceniem ruchu, bombardowaniem, pożarem, powodzią względnie zaspami śnieżnymi — wszelkimi siłami dążyć do usunięcia zakorkowań (wykorzystując możliwe objazdy, doraźną naprawę siłami składu przechodzących kolumn itp.), meldując jednocześnie o zakłóceniach komendantowi odcinka regulacji oraz występując ewentualnie o pomoc;
 19. przy udzielaniu wszelkiego rodzaju informacji odpowiadać zgodnie z regulaminem;
 - 20) zatrzymywać naruszających przepisy lub dyscyplinę ruchu, sporządzając protokół (przesyłany w nakazanym terminie do komendanta odcinka regulacji);

w razie odmowy podpisania protokołu lub zatrzymania się samochodu — notować numer i przesyłać jednostronny protokół z podaniem faktu i okoliczności naruszenia;

- 21) przy nadejściu komendanta odcinka regulacji (komendanta ośrodka regulacji) meldować nr posterunku, swoje nazwisko i przebieg służby w danym dniu;
- 22) dokładne instruowanie kolejnych dyżurnych posterunku, sprawdzenie ich ze znajomości obowiązków — przed objęciem służby;
- 23) dopilnowanie zmiany dyżurnych posterunku co 4 godziny, zimą co 2 godziny (w okresie silnych mrozów co 1 godz.). Zmiany lub zdjęcia z posterunku dokonuje osobiście d-ca posterunku;
- 24) posterunki regulacji organizowane na podstawie zarządzenia związków taktycznych (oddziałów) wykonują swoje obowiązki wg wskazań zawartych w rozdziale II Instrukcji;
- 25) posterunek przy stanowisku dowodzenia: zatrzymuje w nakazanym miejscu przejeżdżające samochody, po czym kieruje je do garaży polowych, dopilnowuje zamaskowania pojazdów, prowadzi obserwację i melduje o spostrzeżeniach komendantowi stanowiska dowodzenia, nie zezwala na przejazd przez rejon stanowiska dowodzenia samochodów ciężarowych nie związanych z jego pracą;
- 26) na placach załadunkowo-wyładowczych: znać termin przyjazdu i odjazdu transportów; nie dopuszczać do chaotycznego rozmieszczenia transportu samochodowego na placach; nie zezwalać na palenie papierosów i rozpalanie ognisk; nie dopuszczać na teren placu osób postronnych;
- 27) na trudnych odcinkach marszruty: nie dopuszczać do tworzenia się korków i zamieszania w ruchu; przy ruchu jednokierunkowym, gdy posterunki są

z obu stron wąskiego mostu (grobli, nasypu, wykopu) — nie zezwalać na ruch dwukierunkowy, zwracając baczną uwagę na nadchodzące z przeciwnych kierunków transporty; żądać zachowania obowiązującej szybkości;

- 28) przy osiedlu: znać kierunek dróg i nazwy ulic; zabraniać zatrzymywania się transportów na ulicach, przez które przechodzi marszruta; znać miejsce postoju dowódcy ked i w wypadkach koniecznych kierować tam zainteresowanych;
- 29) na skrzyżowaniu: kierować ruchem kolumn, transportów i pojedynczych pojazdów chorągiewkami w dzień, a latarniami sygnałowymi w nocy; przepuszczać w pierwszej kolejności samochody mające prawo wyprzedzania; nie dopuszczać do zatrzymywania się samochodów w pobliżu skrzyżowania, wieździe, gdzie znajdują się blisko położone osiedla i przeprawy, znać ich nazwy; znać miejsce postoju dowódcy ked; w wypadkach koniecznych wzywać do pomocy cały skład osobowy posterunku; przestrzegać, by dyżurny posterunku stał na środku skrzyżowania; utrzymywać porządek w rejonie posterunku;
- 30) przy przejeździe kolejowym: znać czas przejścia pociągów i na 2 minuty przed nadejściem pociągu zamknąć ruch przez przejazd; wywoływać cały skład osobowy posterunku w wypadku zatrzymania się na przejeździe kolumny, transportu lub czołgu (na przykład na skutek defektu) wystawiając w tym wypadku po obydwu stronach przejazdu w odległości 300 m znaki zakazu ruchu; w wypadku zatarasowania przejazdu, zawiadamiać najbliższe przystanki kolejowe lub stacje powodując wstrzymanie ruchu pociągów i starać się o jak najszybsze zwolnienie przejazdów (usunięcie z torów uszkodzonego pojazdu); po zwolnieniu przejazdu posterunek zdejmuje

wystawione uprzednio znaki zakazu ruchu i zawiadania administrację kolejową najbliższych przystanków lub stacji korzystając z telefonów kolejowych; zatrzymywanie się samochodów około otwartych dla ruchu kołowego przejazdów jest wzbronione;

- 31) wykonać i utrzymywać w stanie użytkowym siłami posterunku ziemiankę, lub szałas oraz szczeliny do obrony przeciwlotniczej składu osobowego posterunku;
- 32) zachować wraz z całym składem osobowym posterunku stałą gotowość bojową do wzięcia udziału w zwalczaniu desantów i dywersantów w rejonie posterunku;
- 33) zapewnić wysoki duch moralny składu osobowego posterunku przez nieustanne podnoszenie świadomości obywatelskiej i obowiązku żołnierskiego podwładnych.

5) O b o w i ą z k i p o s t e r u n k u r e g u l a c j i r u c h u

111) Obowiązki dyżurnych posterunku regulacji ruchu pokrywają się z obowiązkami wymienionymi w pkt. 110 Instrukcji.

112) Regulacja ruchu prowadzona jest stale bez przerw. W okresach mniejszego nasilenia ruchu ilość regulujących może być zmniejszona.

113) Prawo kontroli posterunków regulacji ruchu mają bezpośredni dowódcy oraz osoby posiadające specjalne upoważnienie do kontroli.

114) Dowódcy wszystkich stopni obowiązani są do okazywania energicznej, czynnej pomocy służbie regulacji ruchu.

115) Każdy regulujący obowiązany jest mieć przy sobie: broń, maskę pgaz, torbę polową, dowód posterunku,

notatnik posterunku, ołówek, płaszcz-namiot, gwizdek, opaskę naramienną, czerwoną i żółtą chorągiewkę w dzień (dwubarwną latarkę do sygnalizacji w nocy).

6) O b o w i ą z k i k o m e n d a n t a p a t r o l u r e g u l a c j i r u c h u

116) Komendant patrolu regulacji ruchu obowiązany jest:

- 1) sprawdzać kierunek ruchu kolumn, transportów i pojedynczych pojazdów;
- 2) wskazywać kierunek ruchu kolumnom i transportom zgodnie z ich marszrutami i wskazówkami komendanta odcinka regulacji;
- 3) zatrzymywać transporty lub poszczególne samochody, zmniejszać lub zwiększać ich szybkość dla utrzymania rozkładu;
- 4) w wypadku spotkania się kolumn w ciasninach lub na skrzyżowaniach wskazywać kolejność przejazdów;
- 5) na szczególnie trudnych (z góry nakazanych przez komendanta odcinka) odcinkach marszruty odprawiać kolumny (transporty) ujęte planem jazdy;
- 6) żądać od przechodzących oddziałów, kolumn, transportów i pojedynczych osób przestrzegania porządku i przepisów ruchu;
- 7) do energicznej i szybkiej interwencji w wypadkach powstawania zakorkowań dla usunięcia zatarasowania ruchu i przywrócenia jego ciągłości;
- 8) w wypadkach awarii patrol usuwa uszkodzone pojazdy z pomocą przejezdnych lub sprowadzając dyżurny ciągnik;
- 9) w wypadku uszkodzenia drogi natychmiast organizować objazd prowizoryczny uszkodzonego odcinka wzywając do pomocy pluton drogowy ked — dla naprawienia uszkodzeń;
- 10) do kontroli pracy posterunków regulacji ruchu i majaków.

7) O b o w i ą z k i m a j a k ó w

117) Zadaniem majaka (pojedynczego szeregowca służby regulacji ruchu) jest: wstrzymywanie dopływu na obsługiwanej marszrucie (WDS) transportów z dróg bocznych (stałe lub na okres przejazdu kolumn, transportów); zapewnienie zachowania kierunku i trasy marszruty w warunkach ograniczonej widzialności lub gdy oznaczenie drogi drogowskazami jest nie wystarczające; zachowanie ciągłości ruchu kolumn oraz kierowanie w razie potrzeby na objazdy prowizoryczne; informowanie przechodzących; meldowanie przełożonym o przebiegu ruchu w miejscu pełnienia służby.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY RUCHU NA DROGACH DLA WOJSK, KOLUMN TRANSPORTOWYCH, POJEDYNCZYCH POJAZDÓW I OSÓB

Dyscyplina ruchu

118) Przechodzące pojazdy mogą posuwać się drogami w kolumnach lub pojedynczo.

119) Przechodzące wojska mogą posuwać się drogami w zwartych oddziałach, pododdziałach i pojedynczo. Dowództwo nad przechodzącymi grupami nie zorganizowanych żołnierzy obejmuje najstarszy stopniem.

120) Na drodze o ruchu dwukierunkowym obowiązuje jazda stroną prawą. Zabrania się surowo jazdy stroną lewą oraz ustawiania samochodów w czasie jazdy w dwa rzędy (o tym samym kierunku) lub środkiem drogi.

121) Zarówno w czasie jazdy, jak i w czasie postojów zabrania się wyprowadzania samochodów lub wozów z kolumny bez zezwolenia dowódcy kolumny.

122) W wypadku przymusowego postoju samochód winien natychmiast zjechać z drogi w prawo. Zabrania się surowo remontowania samochodu na pasie jezdnym drogi. Jeżeli szerokość drogi umożliwia wyprzedzanie, samochody jadące z tyłu kontynuują jazdę, podczas gdy służba remontowa usuwa uszkodzony samochód z drogi. Jeżeli droga jest wąska i wyprzedzanie jest nie możliwe — załogi jadących z tyłu samochodów zatrzymują się i wspólnymi siłami usuwają z jezdni drogi uszkodzony samochód, po czym kontynuują ruch.

123) Dowódcy kolumn i kierowcy pojedynczych pojazdów winni sprawdzić przed wyjazdem stan zabezpieczenia wozów w materiały pędne, smary i wodę. Jeżeli posiadany zapas MPS jest niewystarczający na przebycie odległości do najbliższego punktu zaopatrzenia w MPS, to brakującą ilość należy uzupełnić przed wyjazdem.

124) Celem uniknięcia zatorów, korków i zahamowania ruchu zabrania się na WDS zawracania pojazdów w kierunku przeciwnym do poprzedniego kierunku jazdy. W wypadkach koniecznych należy dojechać do najbliższego skrzyżowania lub do miejsca gdzie samochód może obrócić (wykrecić) za jednym razem. Przy postojach kolumn i pojazdów nadjeżdżających z kierunków przeciwnych — zabrania się ustawiania ich na drogach obok siebie (wzajemnego zatarasowania drogi).

125) Dowódcy kolumn winni mieć przy sobie mapy lub schematy z oznaczeniem marszruty. Przed wyjazdem obowiązani są podać kierowcom marszrutę jazdy, miejsca postoju i większe osiedla na marszrucie.

126) Przy zatrzymywaniu się na postoju kolumna natychmiast zjeżdża z drogi na prawo, rozdrabnia się i masykuje.

127) Na stromych wjazdach i zjazdach regulacją ruchu kierują osobiście dowódcy kolumn. W wypadkach koniecznych dowódcy kolumn winni zabezpieczyć bezpieczeństwo

ruchu przez: wysypywanie piaskiem odcinków oblodzonych, ścinanie lodu, odśnieżanie drogi itp.

128) W wypadkach utworzenia się zatorów i korków na drodze, dowódcy kolumn i pojedynczych pojazdów winni przedsięwziąć wszelkie środki do jak najszybszego ich zlikwidowania wykorzystując w tym celu podległych kierowców i skład osobowy.

Kolejność ruchu

129) Samowolne wyprzedzanie się kolumn jest wzbronione. Wyprzedzanie może nastąpić tylko na rozkaz dowódcy pododdziału regulacji posuwającego się na czele kolumny lub stale obsługującego dany odcinek drogi; dowódca pododdziału regulacji otrzymuje w takim wypadku zarządzenie od sztabu związku, w skład którego wchodzi kolumny.

130) Wyprzedzanie kolumn, zarówno podczas ruchu jak i postoju, przez pojedyncze samochody (wozy) jest surowo wzbronione. Przejeżdżające pojazdy winny dołączyć do przejeżdżających kolumn z zachowaniem nakazanej odległości. Wyprzedzanie dozwolone jest tylko za zezwoleniem dyżurnego regulacji. Pojazdy samowolnie wyprzedzające kolumny natychmiast zatrzymać, pociągając do odpowiedzialności dyscyplinarnej (karnej) ich kierowców.

131) Prawo wyprzedzania i mijania kolumn na drodze w kierunku dofrontowym przysługuje: samochodom dowództwa i sztabu przechodzącego związku taktycznego (oddziału), samochodom pododdziałów regulacji i szefostwa służby samochodowej obsługującego daną marszrutę, samochodom oficerów łącznikowych armii i frontu oraz oddziałów służby drogowej. Przy posuwaniu się w kierunku odfrontowym prawo wyprzedzania i przejazdu w pierwszej kolejności przysługuje samochodom wiozącym rannych i chorych. Samochody korzystające z pra-

wa wyprzedzania zaopatrzone są w specjalne przepustki, które winny być naklejone na przedniej szybie po prawej stronie u góry.

132) Przy posuwaniu się pojazdów (kolumn) przestrzegając następującej kolejności ich przepuszczania:

- w kierunku dofrontowym pierwszeństwo mają wozy z amunicją i MPS, następnie pozostałe rodzaje ładunków;
- w kierunku odfrontowym pierwszeństwo mają pojazdy z rannymi i chorymi, cysterny i tara na materiały pędne i smary, następnie pozostałe samochody.

Kolejność przepuszczania kolumn przewozów operacyjnych podawana jest punktom kontroli i posterunkom regulacji ruchu zgodnie z opracowanym planem ruchu i tabelą marszu (przewozu).

Szybkość i odległość

133) Szybkość posuwania się kolumn i pojedynczych pojazdów ustalana jest przez sztab armii (Frontu). Szybkość jazdy kolumn i pojedynczych pojazdów na poszczególnych odcinkach drogi regulują komendanci odcinków regulacji według otrzymanych wytycznych ustawiając odpowiednie znaki drogowe.

134) Przekraczanie ustalonej szybkości jest jedną z głównych przyczyn wypadków i dlatego zarówno służba ruchu, jak i cały skład osobowy wojska winien zwracać baczność uwagę na przestrzeganie ustalonej szybkości. Odległości między samochodami w kolumnach zależne są od szybkości jazdy, stanu dróg i stopnia widzialności. Odległość między samochodami winna wynosić co najmniej tyle metrów, ile km na godz. wynosi szybkość, przeciętnie:

- a) na zwykłych szosach w stanie dobrym i ulepszonych drogach gruntowych przy szybkości ruchu około 30 km na godzinę — odległość między samochodami winna wynosić 30 — 35 m.,

- b) na samochodowych drogach asfaltowych (betonowych) przy szybkości ruchu 35 — 40 km na godzinę — 40 — 45 m,
- c) w nocy (we mgle) z zapalonymi światłami, przy szybkości ruchu 15 — 20 km na godz. — 20 — 25 m; ze zgaszonymi światłami lub na złych drogach gruntowych przy szybkości ruchu do 10 km na godzinę — 15 m (z przewodnikami).

ROZDZIAŁ V

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA NARUSZENIE DYSCYPLINY RUCHU NA DROGACH

Zasady ogólne

135) Kierowcy i dowódcy pojazdów transportowych, bojowych i specjalnych, z winy których nastąpiło naruszenie dyscypliny ruchu — podlegają odpowiedzialności dyscyplinarnej i sądowej.

136) Oficerowie i podoficerowie wszystkich stopni będący świadkami naruszenia dyscypliny ruchu na drogach i nie podejmujący odpowiednich środków w stosunku do winnych naruszenia dyscypliny pociągani są do odpowiedzialności jako współwinni.

137) Nikt z osób korzystających ze środków transportowych na drodze — nie ma prawa nakłaniać kierowcy do poleceń czy rozkazów sprzecznych z ustalonymi przepisami ruchu i mogących spowodować najechanie, zderzenie, defekt lub uszkodzenie pojazdów, tworzenie się korków lub wypadki samochodowe.

Pociąganie do odpowiedzialności

138) W każdym wypadku naruszenia przepisów ruchu dyżurni organów regulacji (posterunków, patroli, punktów kontroli ruchu) sporządzają protokół według ustalonego wzoru. Protokół przesyłać drogą służbową do sztabu oddziału celem pociągnięcia winnych do odpowiedzialności. Protokół jest niezaprzeczalnym świadectwem i dowodem naruszenia przepisów oraz nie wymaga dodatkowego dochodzenia.

139) Wszelkie sprawy (doniesienia, protokoły, meldunki) dotyczące naruszenia przepisów i dyscypliny ruchu na drogach winny być rozpatrywane w trybie przyśpieszonym, a powzięte postanowienia winny być podawane w rozkazie do ogólnej wiadomości.

140) Cały skład osobowy pododdziałów regulacji ma prawo: sprawdzać rozkazy wyjazdów kierowców, legitymować naruszających przepisy ruchu; sprawdzać, czy kierowcy posiadają dokumenty przewozowe i uprawnienia na przejazd; notować nazwisko kierowcy, nr samochodu i do kogo należy; zatrzymać samochód i odprowadzić z drogi; zwrócić uwagę kierowcy za naruszenie przepisów, sprawdzić prawo jazdy; w wypadku braku prawa jazdy zabronić dalszego prowadzenia pojazdu; odbierać prawo jazdy zastępując je talonem nr 1; odbierać talon nr 1 i zastępować go talonem nr 2; zatrzymać kierowcę (w wypadkach szczególnych); sporządzić protokół i skierować do komendanta odcinka regulacji (zał. nr 3).

141) Dowódcy oddziałów oraz szefowie instytucji i urzędzeń tyłowych winni organizować systematyczne kontrole posiadania prawa jazdy przez kierowców oddziału (instytucji) i zabronić wyjazdu z rejonu rozmieszczenia oddziału bez prawa jazdy, rozkazu wyjazdu oraz dokumentów rejestracyjnych i przewozowych.

142) Posterunki regulacji i punkty kontroli obowiązkowe są usuwać z samochodów kierowców nie posiadających

dokumentów, zatrzymywać ich samochody i meldować o nich drogą służbową. Zatrzymany samochód zwracać po przybyciu innego kierowcy posiadającego upoważnienie i prawo jazdy.

ROZDZIAŁ VI

ZNAKI DROGOWE I ZASADY ICH USTAWIANIA

Podział i klasyfikacja znaków drogowych

143) Dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu oraz ułatwienia orientacji kierowców i pieszych wykorzystywane marszruty muszą być jak najszerzej wyposażone w znaki drogowe i drogowskazy.

144) Znaki drogowe dzielą się na trzy zasadnicze grupy:

- a) znaki ostrzegawcze (trójkątne),
- b) znaki zakazu i ograniczenia ruchu oraz znaki obowiązującego nakazu (okrągłe),
- c) znaki informacyjne (przeważnie prostokątne) i drogowskazy.

Każda grupa znaków drogowych posiada określony kształt, barwę i wymiary (zał. 8).

145) Znaki ostrzegawcze mają na celu uprzedzenie kierowcy o wszelkich miejscach niebezpiecznych dla ruchu (skrzyżowania, ostre niewidoczne zakręty, przejazdy kolejowe itp.), a więc o konieczności zmniejszenia szybkości i zaostrożenia uwagi.

146) Znaki zakazu i ograniczenia ruchu oraz znaki obowiązującego nakazu (zakaz przejazdu, wyprzedzania, postoju, ograniczenia szybkości jazdy, nakaz obowiązującego kierunku jazdy itp.) regulują porządek ruchu na drogach kołowych.

147) Do znaków informacyjnych należą: tablice z nazwami miejscowości, tablice przed drogowskazami i drogowskazy, znaki dozwolonego parkowania, znaki wskazują-

ce kierunek do najbliższych punktów medycznych, weterynaryjnych, żywienia, noclegowych i wypoczynkowych, technicznych, materiałów pędnych i smarów. Znaki informacyjne mają na celu orientowanie kierowców i przechodzących oddziałów o trasie jazdy, wskazania kilometrażu, objazdów, nazwy miejscowości, pododdziałów regulacji, punktów usługowych, dowództw, węzłów łączności itp.

148) Przy przewozach samochodowych na niewielką odległość na otwarte skrzydła lub na tyłach nieprzyjaciela, jak również w wypadkach, gdy zaopatrzenie marszruty w znaki uważa się za niewystarczające, wystawia się majaki, a w punktach tymczasowych postojów (dla formowania kolumn z pojedynczych samochodów i sprawdzenia dokumentów) ustawia się szlabany.

Opis znaków drogowych (patrz załącznik 8)

149) Przepisowym znakiem ostrzegawczym jest tarcza trójkątna równoboczna o długości boku 70 cm. Pośrodku tarczy na żółtym tle naniesiony jest kolorem czarnym znak umówiony. Tarcza obrzeżona jest trzycentymetrową obwódką koloru czarnego.

150) Przepisowym znakiem zakazu, obowiązującego nakazu lub ograniczenia ruchu jest tarcza okrągła o średnicy 70 cm. Pośrodku tarczy na żółtym tle naniesiony jest kolorem czarnym znak umówiony. Tarcza obrzeżona jest ośmiocentymetrową obwódką koloru czerwonego.

151) Przepisowym znakiem informacyjnym jest tarcza kwadratowa lub okrągła o długości boku (średnicy) 70 cm. Pośrodku tarczy na żółtym tle naniesiony jest kolorem czarnym znak umówiony. Tarcza obrzeżona jest trzycentymetrową obwódką koloru czarnego.

152) W drogownictwie cywilnym w Polsce obok wyżej opisanych znaków stosowane są również znaki ostrzegawcze i informacyjne o białych znakach na niebieskim tle

oraz znaki zakazu, nakazu i ograniczenia ruchu o tle białym — znaki te jakkolwiek jeszcze używane są stopniowo wycofywane.

Wykonywanie znaków drogowych

153) Znaki drogowe wykonywane są przez etatowe i przydzielone do pełnienia służby regulacji ruchu pododdziały we własnym zakresie.

154) Każdy etatowy lub przydzielony do pełnienia służby regulacji ruchu pododdział — winien posiadać stały zapas prawidłowo wykonanych gotowych znaków drogowych wszystkich trzech grup w ilości zapewniającej natychmiastowe wyposażenie odcinka regulacji o długości 50 km oraz połowę tej ilości znaków każdej z grup bez naniesionych znaków umówionych, które nanoszone są doraźnie w miarę dalszych potrzeb.

155) Znaki drogowe wykonywane są z metalu (blacha, rury) i drewna (dykta, deski, okrągłaki) wg opisu zawartego w pkt. 149, 150, 151 Instrukcji. Tylną stronę znaków drogowych (oprócz znaków dwustronnych) malować na kolor szary.

156) Do ułatwienia i przyśpieszenia pracy przy wykonywaniu znaków drogowych jak najszerszej stosować przy wycinaniu tarcz znaków drogowych, nanoszeniu znaków umówionych, cyfr, napisów i malowaniu obwódek — szablony.

157) Odpowiedzialność za wyposażenie etatowych oraz przydzielonych do pełnienia służby regulacji ruchu pododdziałów w materiały i środki niezbędne do wykonania znaków drogowych ponosi dowódca oddziału, któremu podlegają w/w pododdziały.

158) W pododdziałach regulacji ruchu prowadzić zeszyt ewidencji posiadanych znaków drogowych oznaczając je w tym celu kolejnym numerem umieszczonym na tylnej stronie znaków.

Rozstawianie znaków drogowych

159) Wyposażenie marszrut w znaki drogowe należy do obowiązków obsługujących je etatowych lub przydzielonych do pełnienia służby regulacji ruchu pododdziałów. Odpowiedzialność za wyposażenie w nakazanym terminie drogi w wystarczającą ilość prawidłowo rozmieszczonych znaków drogowych ponosi komendant danego odcinka regulacji.

Na drogach wojennych nie obsługiwanych składem osobowym etatowych lub przydzielonych do pełnienia służby regulacji ruchu pododdziałów — odpowiedzialność za wyposażenie w nakazanym terminie odcinka drogi w wystarczającą ilość prawidłowo wykonanych i rozmieszczonych znaków drogowych ponosi dowódca pododdziału, któremu to zostało nakazane.

160) Znaki drogowe ustawiać z prawej strony wg kierunku ruchu, przy krawędzi wewnętrznej skarpy rowów przydrożnych; na odcinkach przechodzących w wykopach lub nasypach — w odległości 0,25 m od krawędzi wewnętrznej skarpy rowu.

161) Na drogach poza granicami osiedli znaki drogowe ustawiać na stalowych lub drewnianych słupach na wysokości 1,5 m od powierzchni ziemi. Słupy wykonywać z drewna okrągłego o średnicy 14 — 17 cm, malować na kolor zielony i zakopywać na głębokość 100 cm.

162) Na drogach, w osiedlach znaki drogowe zawieszać na linach z drutu przeciągniętych w poprzek ulicy (na wysokości co najmniej 4 m) lub też na ścianach budynków, słupach itp.

163) Znaki ostrzegawcze ustawiać w odległości 150 — 200 m od przeszkody, aby kierowca zdążył zmniejszyć szybkość względnie zatrzymać wóz.

164) Znaki zakazu, nakazu i ograniczenia ustawiać na początku i końcu odcinka, na którym obowiązuje odnośny zakaz, nakaz lub ograniczenie.

165) Znaki informacyjne dwustronne ustawiać stroną

zaostrzoną w kierunku wskazywanego punktu (na skrzyżowaniach dróg, przed wjazdem do osiedli).

166) Znaki drogowe, wskaźniki i szlabany na wojennych drogach samochodowych, z chwilą gdy stają się niepotrzebne, zdejmować w celu wykorzystania na innych odcinkach sieci wojennych dróg samochodowych.

ROZDZIAŁ VII

SYGNAŁY I TECHNIKA REGULACJI RUCHU

Sygnaly

167) Regulacja ruchu na wojennych drogach samochodowych wykonywana jest przez podawanie sygnałów:

- kolorowymi chorągiewkami sygnalizacyjnymi — w dzień;
- kolorowymi latarkami sygnalizacyjnymi — w nocy;
- gwizdkiem — w dzień i w nocy.

168) W dzień regulujący podaje sygnały przez zwroty tułowia oraz wymachy rąk z chorągiewkami żółtą i czerwoną. Wymiary chorągiewek: długość chorągiewki 45 cm, szerokość chorągiewki 28 cm, długość drzewca chorągiewki 55 cm, średnica drzewca chorągiewki 2,5 cm.

Chorągiewkę czerwoną trzyma regulujący zawsze w lewej ręce, a żółtą w prawej. Zabrania się przekładania chorągiewek z jednej ręki do drugiej.

169) Wszelkie sygnały regulacji (załącz. 9) z reguły muszą być poprzedzane sygnałem „UWAGA“.

Dla podania sygnału „UWAGA“ regulujący staje twarzą w kierunku nadchodzącej kolumny (transportu, pojedynczego pojazdu) i energicznym wyrzutem podnosi prawą rękę z chorągiewką żółtą — pionowo do góry, opuszczając jednocześnie wyprostowaną lewą rękę z chorągiewką czerwoną — w dół.

170) Dla podania sygnału „DROGA WOLNA“ regulujący po uprzednim podaniu sygnału „UWAGA“ energicznym i szybkim ruchem opuszcza wyprostowaną prawą rękę z żółtą chorągiewką w dół — po czym dla wskazania drogi wolnej:

- a) „PROSTO“ oraz „W PRAWO“ — wykonuje energiczny zwrot w lewo i podnosi na wysokość ramienia w kierunku obsługiwanej kolumny wyprostowaną prawą rękę z żółtą chorągiewką stanowiącą przedłużenie ramienia, po czym zginając prawą rękę w łokciu, energicznym ruchem przenosi dłoń z chorągiewką przed pierś na wysokość guzików górnych kieszeni munduru; drzewce żółtej chorągiewki oddalone o 10 cm od piersi powinno przedłużenie ramienia, wyprostowana ręka lewa z chorągiewką czerwoną opuszczona jest w dół.
- b) „W LEWO“, „PROSTO“ i „W PRAWO“ wykonuje energiczny zwrot w prawo i zdecydowanym wyrzutem podnosi przed siebie na wysokość ramienia wyprostowaną prawą rękę z żółtą chorągiewką stanowiącą przedłużenie ramienia.

171) Dla zatrzymania przechodzącej kolumny (transportu, pojedynczego pojazdu) regulujący podaje sygnał „STÓJ“ — staje twarzą w kierunku zatrzymywanej kolumny (transportu, pojedynczego pojazdu) i energicznym ruchem podnosi wyprostowaną lewą rękę z czerwoną chorągiewką pionowo do góry, trzymając żółtą chorągiewkę w wyprostowanej opuszczonej w dół prawej ręce.

172) Dla podania sygnału „ZWIĘKSZYĆ SZYBKOŚĆ“ regulujący po podaniu sygnału „UWAGA“ oraz sygnału „DROGA WOLNA“ ze wskazaniem odpowiedniego kierunku, stojąc bokiem do przechodzącej kolumny (transportu, pojedynczego pojazdu) wykonuje kilka energicznych wymachów w górę i w dół żółtą chorągiewką, nie poruszając chorągiewką czerwoną opuszczoną w dół.

173) Dla podania sygnału „ZMNIJSZYĆ SZYBKOŚĆ“ regulujący po podaniu sygnału „UWAGA“ oraz sygnału „DROGA WOLNA“ ze wskazaniem odpowiedniego kierunku, stojąc bokiem do przechodzącej kolumny (transportu, pojedynczego pojazdu) wykonuje kilka energicznych wymachów w górę i w dół chorągiewką czerwoną trzymając chorągiewkę żółtą w pozycji wskazującej kierunek ruchu.

174) Sygnały za pomocą gwizdka podawane są w wypadkach następujących:

- dla zatrzymania pojazdów — gwizd przeciągły;
- dla wezwania komendanta posterunku — dwa gwizdki krótkie.

175) W nocy regulujący podaje sygnały posługując się latarkami trzykolorowymi (z czerwonym, żółtym i zielonym światłem).

176) Dla wskazania miejsca swego posterunku, kierunku ruchu i sygnału „UWAGA“, regulujący używa światła żółtego i zielonego.

Sygnały „STÓJ“ i ostrzeżenia o niebezpieczeństwie podaje regulujący światłem czerwonym.

177) Dla podania w nocy sygnału „UWAGA“ regulujący staje twarzą w kierunku nadchodzącej kolumny (transportu, pojedynczego pojazdu) i trzymając nieruchomo latarkę podaje kilkakrotnie długi sygnał (błysk) światłem żółtym.

178) Dla podania w nocy sygnału „DROGA WOLNA“ regulujący po uprzednim podaniu sygnału „UWAGA“ dla wskazania kierunku:

- a) „PROSTO“ — trzyma nieruchomo latarkę ze światłem zielonym zwróconym w kierunku nadchodzącej kolumny (transportu, pojedynczego pojazdu) na wysokości górnych kieszeni munduru do chwili całkowitego jej przejścia.
- b) „W PRAWO“ — podaje sygnały światłem zielonym latarki, w odstępach czasu około 1 sekundy w kie-

runku nadchodzącej kolumny do chwili całkowitego jej przejścia.

- c) „W LEWO“ — podaje sygnały światłem zielonym i żółtym na przemian ze zmianą światła w odstępach czasu około 1 sekundy — w kierunku nadchodzącej kolumny do chwili całkowitego jej przejścia.

179) Dla podania w nocy sygnału „ZWIĘKSZYĆ SZYBKOŚĆ“ regulujący po podaniu sygnału „UWAGA“ oraz sygnału „DROGA WOLNA“ ze wskazaniem odpowiedniego kierunku, stojąc twarzą do nadchodzącej kolumny, wykonuje kilkakrotnie energiczne pionowe ruchy latarnią ze światłem zielonym w górę i w dół, po czym nadal wskazuje kierunek ruchu.

Uwaga: Sygnał „ZWIĘKSZYĆ SZYBKOŚĆ“ podawany tak, by mógł być przyjęty przez dowódców kolumn (transportów), czyli przez czoło kolumny (transportu).

180) Dla podania w nocy sygnału „ZMNIJSZYĆ SZYBKOŚĆ“ regulujący po podaniu sygnału „UWAGA“ oraz sygnału „DROGA WOLNA“ ze wskazaniem odpowiedniego kierunku, stając twarzą do nadchodzącej kolumny, wykonuje kilkakrotnie energiczne pionowe ruchy latarką ze światłem czerwonym przesuwając ją z dołu do góry i z góry na dół, po czym nadal wskazuje kierunek ruchu.

Uwaga: Sygnał „ZMNIJSZYĆ SZYBKOŚĆ“ podawany tak, by mógł być przyjęty przez dowódców kolumn (transportów), czyli przez czoło kolumny (transportu).

181) Dla zatrzymania w nocy przechodzącej kolumny (transportu, pojedynczego pojazdu) regulujący podaje sygnał „STÓJ“ — stając twarzą w kierunku zatrzymywanej kolumny (transportu, pojedynczego pojazdu) trzyma nieruchomo w wyprostowanej prawej ręce nad głową latarkę ze światłem czerwonym.

Technika regulacji

182) Wszystkie sygnały podają regulujący w postawie „baczność“. Wyrzuty rąk z chorągiewkami (w górę, w dół i w bok) wykonywać energicznie z wyraźnym zaznaczeniem kierunku. Zwroty tułowia oraz wymachy rąk wykonywać wyraźnie, szybko i energicznie. Wszelkie odchylenia i odstępstwa od ustalonych sygnałów są wzbronione.

183) Przy posuwaniu się kolumn (transportów) po nakazanej marszrucie, dyżurny regulujący w określonych (przewidzianych w planie i rozkładzie ruchu) punktach zatrzymuje je, dowiadyuje się od dowódcy kolumny (transportu) o nakazanym kierunku ruchu, notuje czas przejścia czoła kolumny (transportu) ilość przechodzących pojazdów (ewentualny ładunek) informuje o sytuacji na trasie i daje sygnał „DROGA WOLNA“ wskazując potrzebny kierunek.

Dowódcy kolumn (transportu) obowiązani są do podawania dyżurnemu regulacji: umowny numer kolumny (transportu), kierunek ruchu oraz rodzaj przewożonego ładunku.

184) Pojedyncze pojazdy regulujący przepuszcza kolejno w kierunkach wskazanych przez kierowców pojazdów. O ile na potrzebnym kierunku droga jest zajęta — regulujący zatrzymuje pojazdy do czasu, aż droga będzie wolna.

185) Dyżurnym regulacji na skrzyżowaniach dróg — nie dopuszczać do ścinania narożników dróg przez samochody skręcające w lewo.

186) Dyżurnym regulacji ruchu przy dużym nasileniu ruchu zezwala się podczas przepuszczania większych kolumn (transportów) na opuszczenie obu chorągiewek w dół po przepuszczeniu czoła kolumny (transportu) jednak bez zmiany obowiązującej postawy.

ZABEZPIECZENIE DYSCYPLINY RUCHU NA WOJENNYCH DROGACH SAMOCHODOWYCH

Utrzymanie i przywracanie dyscypliny ruchu

182) Dyscyplinę ruchu na wojennych drogach samochodowych osiąga się przez:

- ściśle przestrzeganie przez cały skład osobowy wszystkich rodzajów wojsk i służb ustalonych przepisów oraz bezwzględne i natychmiastowe podporządkowanie się ich — sygnałom i nakazom służby regulacji ruchu;
- regulację ruchu i stosowanie środków szczególnych przez służbę regulacji ruchu.

183) Utrzymanie i przywracanie dyscypliny ruchu na wojennych drogach samochodowych osiąga się przez:

- a) r e g u l o w a n i e s z y b k o ś c i r u c h u — przy ruchu przechodzącym płynnie bez większych zakłóceń (zwiększanie lub zmniejszanie szybkości ruchu) dla utrzymania rozkładu ruchu i ustalonego planem porządku;
- b) p r z y s p i e s z a n i e r u c h u p r e c h o d z ą c y c h k o l u m n c z o ł o w y c h, z a t r z y m y w a n i e z a w c z a s u n a d c h o d z ą c y c h k o l u m n l u b k i e r o w a n i e n i e k t ó r y c h k o l u m n n a d r o g i o b j a z d o w e — przy powstawaniu zatorów i zakorkowań dla przywrócenia dyscypliny ruchu;
- c) u s t a l a n i u k o l e j n o ś c i p r z e m a r s z u, z w i ę k s z a n i u s z y b k o ś c i p r z e j a z d u p o s z c z e g ó l n y c h c z ł o n ó w k o l u m n y p r z e z p u n k t s k r z y ż o w a n i a, o r g a n i z a c j i p r z e k r a c z a n i a s k r z y ż o w a n i a, o i l e t o j e s t m o ż l i w e, s z e r o k i m f r o n t e m — przy krzyżowaniu się kolumn;

- d) ustalaniu kolejności przejazdu kolumn, zmniejszaniu odległości i zwiększaniu szybkości — w ciasninach (defile) nieuwzględnionych w rozkładzie ruchu.

Środki szczególne dla utrzymania dyscypliny ruchu

184) Celem zapewnienia pełnego wykorzystania przepływności wojennych dróg samochodowych — w okresie największego nasilenia ruchu kolumn (transportów) konieczne jest stosowanie następujących środków szczególnych:

- pociąganie do służby w patrolach kontrolnych oficerów i podoficerów oddziałów wojsk samochodowych i eksploatacji dróg;
- powodowanie usunięcia z trasy marszruty zbyt blisko rozlokowanych oddziałów, instytucji i urzędzeń;
- ustawianie szlabanów dla kontroli ruchu pojedynczych samochodów;
- usuwanie z obsługiwanego odcinków dróg wojennych uszkodzonych pojazdów i innych przedmiotów tarasujących ruch;
- wykonywanie dodatkowych zjazdów i miejsc wycieczkiwania;
- rozdrabnianie dużych kolumn (transportów) na mniejsze;
- wyznaczanie na odpowiedzialne posterunki najbardziej doświadczonych, najlepszych regulujących;
- zakaz i wstrzymywanie na określone czasokresy ruchu kolumn (transportów) i pojedynczych pojazdów innych oddziałów wojskowych;
- przydzielanie kolumnom (transportom) przewodników i przedstawicieli pododdziałów regulacji;
- poszerzanie jezdni drogi;
- organizowanie ruchu na poszczególnych odcinkach wg reguł stosowanych w kolejnictwie (wydawanie przepustek — upoważnień na prawo ruchu).

Meldunki

185) Sprężystość i prawidłowość regulowania mogą być osiągnięte tylko przy dokładnej znajomości przez wszystkie pododdziały regulacji rzeczywistego stanu (sytuacji) ruchu. Wyjątkowe znaczenie posiada informowanie przez posterunki regulacji ruchu i punkty kontroli ruchu, — dowódców odcinków i ośrodka regulacji. W tym celu obowiązuje system terminowych meldunków.

186) Komendant odcinka regulacji dwa razy na dobę w nakazanym czasie melduje do ośrodka regulacji o przebiegu ruchu w swoim rejonie. W meldunku powinno być wyszczególnione: numery i czas przechodzenia transportów przez początkowy i końcowy posterunek regulacji swego odcinka lub czas załadowania (rozładowania).

187) Meldunki o wypadkach zakorkowań lub zamieszania w ruchu przesyłane są niezwłocznie pod tymże adresem. W meldunkach tych wskazuje się: miejsce, czas i przyczyny zakorkowania (zamieszania), środki powzięte do przywrócenia dyscypliny ruchu i godzinę (dokładny czas) przywrócenia normalnego ruchu.

188) Meldunki o uszkodzeniu dróg i mostów (uszkodzenie mostu przez pochód lodów, rozmycie drogi, zaspy śnieżne, usuwiska górskie itd.), które mogą spowodować ograniczenie lub przerwę w ruchu — przesyła się natychmiast.

189) Meldunki i protokoły o naruszeniu ustalonych przepisów i dyscypliny ruchu przesyła się przy pierwszej możliwości (wzór meldunków i protokołów zał. 2, 3, 5, 6).

ROZDZIAŁ IX

ZABEZPIECZENIE MATERIAŁOWE

190) Do zabezpieczenia materiałowego pododdziałów regulacji należą: transport (samochody, motocykle, rowery), samochody do wyposażenia marszrut w znaki drogo-

we i wskaźniki oraz motocykle i rowery do służby patrolowej regulacji ruchu; środki łączności (telefon), środki sygnalizacyjne (latarnie, światłofory, chorągiewki, opaski naramienne i znaki rozpoznawcze dla pojazdów pododdziałów regulacji, gwizdki), zegarki, paszporty posterunków, torby polowe z formularzami aktów i meldunków, instrukcje regulacji ruchu, mapy i schematy.

191) Skład osobowy wszystkich punktów kontroli ruchu, posterunków i patroli regulacji ruchu oraz majaków winien być w pełni uzbrojony i zaopatrzony w amunicję.

Dowódcy, którym podlegają punkty kontroli ruchu, posterunki i patrole regulacji ruchu, obowiązani są do systematycznej kontroli ich wyposażenia materiałowego, warunków pracy, zakwaterowania i wyżywienia.

DOWÓD POSTERUNKU NR

1. Określenie miejsca posterunku
2. Zadanie
3. Komendant posterunku regulacji ruchu
4. Obowiązki szczególne regulującego
5. Inwentarz posterunku podlegający przekazaniu

KOMENDANT ODCINKA REGULACJI RUCHU

.....
podpis

miejsce na pieczęć

SPRAWOZDANIE
z ruchu transportów i kolumn samochodowych przez PKR

dnia 19..... r.

Nr transportu	Ilość samochodów					Czas przejazdu przez PKR Nr		Uwaga o wypadkach na odcinku
				inne	Razem	wg planu	faktycznie	
1	2	3	4	5	6	7	8	6

KOMENDANT
PUNKTU KONTROLI RUCHU

.....
podpis

DYŻURNY
PUNKTU KONTROLI RUCHU

.....
podpis

U w a g a : Sprawozdanie sporządza się osobno dla transportu z ładunkiem i osobno dla samochodów próżnych (nie załadowanych).

PROTOKÓŁ

1. Dnia o godz.
2. Miejsce wypadku
3. Krótki opis wypadku.....

Przykład:

Samochód ciężarowy ZIS-5, Nr -3507 prowadzony przez kierowcę Kociubińskiego Michała s. Andrzeja usiłował wyprzedzić kolumnę.

W wyniku wyprzedzania powstało zatarasowanie, przerwa w ruchu trwała 40 min.

4. Decyzja:

Przykład:

Skierować protokół na drogę służbową w celu pociągnięcia do odpowiedzialności kierowcy Kociubińskiego.

Podpisy:

5. Decyzja komendanta odcinka regulacji:

Przykład:

Skierować do dowódcy oddziału celem pociągnięcia winnego do odpowiedzialności.

KOMENDANT ODCINKA REGULACJI

.....
podpis

..... 19

WZÓR TALONU NR 1

Szefostwo
Służby Samochodowej

TALON

na prawo prowadzenia wojskowych pojazdów mechanicznych: osobowych, ciężarowych i motocykli w okresie 6-ciu dni od chwili odebrania pozwolenia.

Nazwisko kierowcy

Imię

Nr. pozwolenia

Stanowisko, nazwisko i imię wydającego talon

.....
(podpis)

Data

STRONA ODWROTNA

Pozwolenie odebrano dnia

za

Stanowisko, nazwisko i imię odbierającego pozwolenie

Kierowca powinien zgłosić się w celu wyjaśnienia sprawy dnia

wg adresu

.....
(podpis)

WYPEŁNIĆ CZYTELNICIE

WZÓR TALONU NR 2

Szefostwo
Służby Samochodowej

TALON

na prawo prowadzenia wojskowych pojazdów mechanicznych: osobowych, ciężarowych i motocykli w okresie 6-ciu dni od chwili odebrania pozwolenia.

Nazwisko kierowcy

Imię

Nr pozwolenia

Stanowisko, nazwisko i imię wydającego talon

.....
(podpis)

Data

STRONA ODWROTNA jak we wzorze talonu Nr 1

PKR Nr
lub PR Nr

KOMENDANT ODCINKA REGULACJI

Meldunek z dnia 19..... r. godz.....

1. Stwierdzone wypadki nieprzestrzegania przepisów ruchu:

Nr samochodu	Jednostka* Nazwisko i imię kierowcy	Na czym polegało naruszenie przepisów i dyscypliny ruchu

2. Wypadki (przerwy w ruchu, uszkodzenia, zderzenia, katastrofy, uszkodzenia dróg)

.....

.....

.....

.....

KOMENDANT
PUNKTU KONTROLI RUCHU
(POSTERUNKU REGULACJI RUCHU)

.....
podpis

..... " 19..... r.

Odcinek regulacji ruchu

Nr.....

KOMENDANT OŚRODKA REGULACJI

Meldunek z dnia..... 19..... r. godz.....

1. Stwierdzone wypadki nieprzestrzegania przepisów ruchu:

Nr samochodu	Jednostka Nazwisko i imię kierowcy	Na czym polegało na- ruszenie przepisów i dy- scypliny ruchu

2. Stan obsługiwanego odcinka (dróg, mostów).....

3. Zapotrzebowanie na remont.....

4. Inne zapotrzebowania

5. Ilość samochodów, którym okazano pomoc techniczną.....

KOMENDANT
ODCINKA REGULACJI.....
podpis

..... " 19..... r.

OBOWIĄZKI KIEROWCY

1. Wszyscy kierowcy samochodów i traktorów obowiązani są:
 - a) doskonale znać przepisy ruchu kołowego;
 - b) ściśle przestrzegać ustalonych znaków i sygnałów;
 - c) bezapelacyjnie wykonywać żądania regulujących i nie wdawać się z nimi w żadne spory.

2. Mieć zawsze przy sobie:

- a) pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych;
- b) rozkaz wyjazdu przy przejeździe pojedynczych samochodów.
Wyjazd bez pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych jest kategoriycznie wzbroniony.

U w a g a: Jeżeli samochód posuwa się w kolumnie, do prowadzenia go dopuszczani są kierowcy posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych według obowiązujących przepisów eksploatacji samochodów.

3. Na żądanie regulującego niezwłocznie przedstawić pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych i rozkaz wyjazdu; w wypadku nie posiadania pozwolenia i rozkazu wyjazdu regulujący zdejmuje kierowcę z wozu i skierowuje go wraz z samochodem do dowódcy odcinka regulacji.

4. Przed wyjazdem przygotować samochód do podróży.

Podczas ruchu (jazdy) przestrzegać ustalonej szybkości i odległości.

Do przebywania trudnych odcinków mieć zapas mocy silnika.

5. Przy spotkaniu uszkodzonego pojazdu mechanicznego i w niebezpiecznych wypadkach niezwłocznie zatrzymać się, okazać pomoc poszkodowanemu, dostawić go na najbliższy punkt medyczny; tam podać swoje nazwisko i do kogo należy samochód; przy spotkaniu niesprawnego samochodu podjąć środki do odprowadzenia go z drogi.

6. Kategoriecznie zabrania się kierowcom:

- a) prowadzić samochód nie mając pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych;
- b) wyjeżdżać z parku bez zezwolenia, jak również samochodem technicznie niesprawnym;
- c) dopuszczać do przeładowania kabiny i skrzyni;
- d) dopuszczać jazdę na błotnikach, burtach i stojąc w skrzyni samochodu ciężarowego;
- e) przekazywać prowadzenie samochodu w czasie podróży osobie nie posiadającej prawa jazdy, niezależnie od jej stanowiska służbowego. Nieprzestrzeganie tego wymogu jest największym naruszeniem dyscypliny wojskowej równoznacznym z samowolnym porzuceniem bojowego postępowania.

Nr Jednostka wojskowa
..... Samochód marki Nr
Data Marszruta

T U O D C I A Ć

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

195..... r.

Z a ł a c z n i k 11

Ważna do..... 195..... r.

PRZEPUSTKA JEDNORAZOWA NR.....

ZEZWAŁA SIĘ NA PRZEJAZD



Samochód marki Nr

Kierowca
(Stopień — nazwisko i imię)

Marszruta

Szef Zarządu Drogowego Frontu

(stopień — podpis)

m. p.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

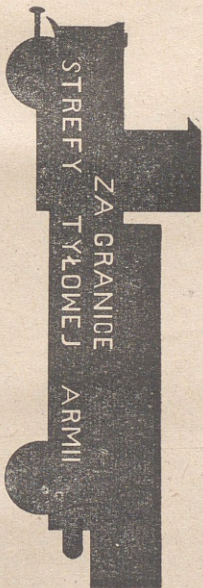
Ważna do 195..... r.

..... 195..... r.

PRZEPUSTKA JEDNORAZOWA NR.....

ZEZWALA SIĘ NA PRZEJAZD

TU ODCIĄĆ



Samochód marki Nr

Kierowca
(Stopień — nazwisko i imię)

Marszruta

Szeł Oddziału Drogowego Armii

(Stopień — podpis)

m. p.

Nr

Jednostka wojskowa

Data

Samochód marki

Nr

Marszruta






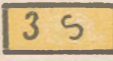




Drukowano w formacie B-6 na pap.
rotogr. VII kl. 65 g. w Wojsk. Zakł. Graf.
w Warszawie. Skład rozp. 26.III.1954 r.
Druk ukończono w październiku 1954 r.
Objętość 5,25 ark. druk. Zam. Nr 20

CW-17497




ZNAKI DROGOWE

a) Ostrzegawcze

									
Nie zamykane przejzdy kolejowe	Skrzyzowanie i rozwidlenie dróg	Ostre lub niewidoczne zakręty	Wszelkie inne niebezpieczne miejsca	Wygórowane mostki i poprzeczne ścieki przez drogę	Dodatkowa tablica pod znakiem do oznaczenia trzech niebezpiecznych zakrętów	Dodatkowa tablica do oznaczenia zakończenia grupy niebezpiecznych zakrętów	Dodatkowa tablica pod znakiem do oznaczenia, że znak ostrzegawczy stoi bliżej niż 150 m od miejsca niebezpiecznego	Zamykane przejzdy kolejowe	Pierwszeństwo przejzdu dla jzdującego przecznicą

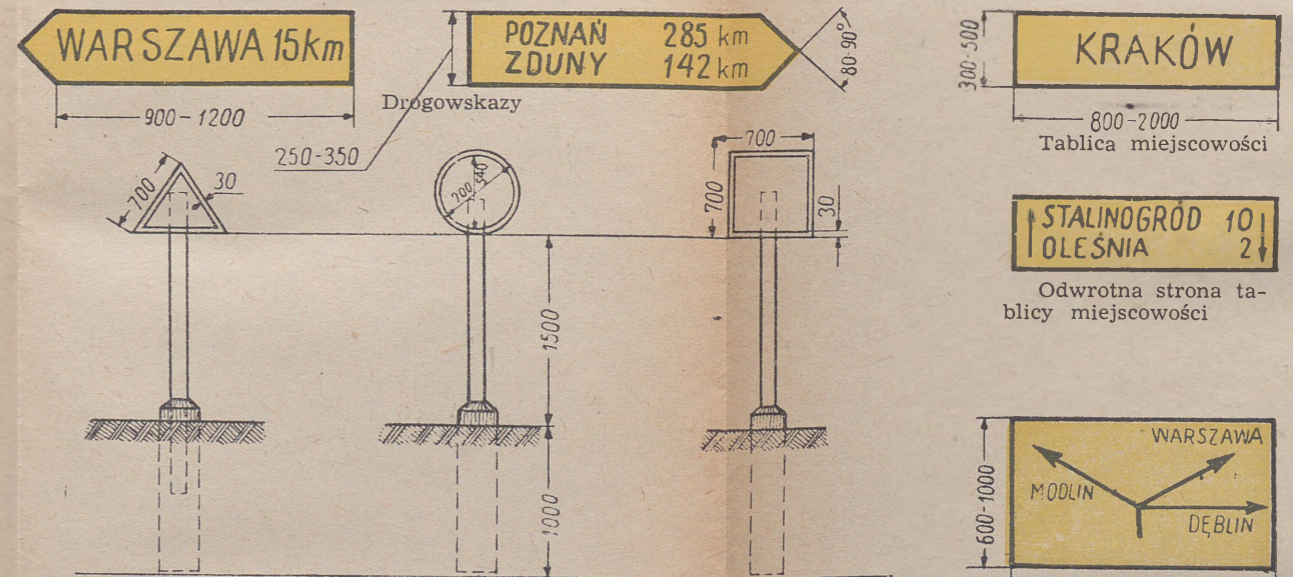
b) Zakazu, nakazu i ograniczenia ruchu

									
Zakaz wjazdu przy ruchu jednokierunkowym	Zakaz przejzdu wszelkich pojazdów	Zakaz przejzdu samochodów	Zakaz przejzdu samochodów ciężarowych	Zakaz przejzdu motocykli	Zakaz przejzdu rowerów	Zakaz przejzdu pojazdów konnych	Zakaz pozostawiania pojazdów dla postoju	Zakaz zatrzymywania się pojazdów	Zakaz wyprzedzania
									
Ograniczenie szybkości pojazdów	Ograniczenie ciężaru pojazdów	Ograniczenie wysokości pojazdów	Zakaz używania sygnałów dźwiękowych	Przejzdu dwóch rodzajów transportu wzbroniony	Postój przy urzędzie celnym	Słupki wskaźnikowe ustawiane między znakiem ostrzegawczym przed przejzdem nie zamykanym, rogatką a samym przejzdem w kolejności liczonej od znaku ostrzegawczego			

c) Informacyjne

			
Znak zalecający zachowanie szczególnej ostrożności jzdy	Dozwolone kierunku ruchu	Dozwolone kierunku ruchu	Miejsce postoju pojazdów
			
Dozwolone kierunku ruchu	Miejsce nawracania pojazdów		

d) Drogowskazy

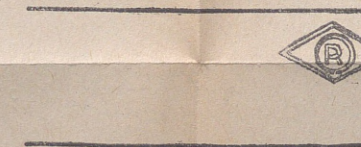
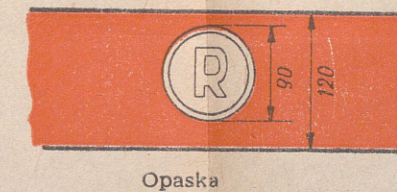
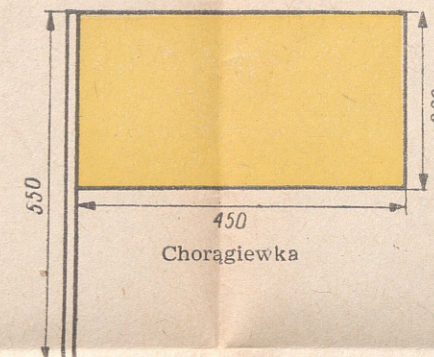


Wymiary i sposób umieszczania tablic na słupach

<p>WARSAWA 15km</p> <p>POZNAŃ 285 km</p> <p>ZDUŃY 142 km</p>	<p>KRAKÓW</p> <p>Tablica miejscowości</p>
<p>STALINOGRÓD 10</p> <p>OLEŚNIA 2</p> <p>Odwrotna strona tablicy miejscowości</p>	<p>WARSAWA</p> <p>MODLIN</p> <p>DĘBLIN</p> <p>Tablica kierunkowa</p>







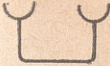




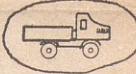




SYGNAŁY REGULACJI RUCHU

U w a g a		Zółta chorągiewka wzniesiona pionowo w górę Regulujący stoi przodem do nadjeżdżającego transportu		Zółte światło (szkło, latarki bezbarwne) nieruchome	Zwiększyć dystans		Regulujący wymachuje chorągiewkami na wysokość ramion zwrócony przodem do nadjeżdżającego transportu		
Droga wolna na wprost		Zółta chorągiewka na przedłużeniu ramienia poziomo wskazuje kierunek jazdy Regulujący zwrócony bokiem do nadjeżdżającego transportu		Zielone światło nieruchome	Stój		Czerwona chorągiewka wzniesiona w górę Regulujący zwrócony przodem do nadjeżdżającego transportu		Czerwone światło nieruchome
Droga wolna w prawo		Zółta chorągiewka wskazuje kierunek jazdy Regulujący stoi przodem do nadjeżdżającego transportu		Zielone światło przerywane w odstępach czasu około 1 sek.	Stawaj przede mną		Czerwona chorągiewka na całą długość lewego ramienia wysunięta w bok Regulujący zwrócony przodem do nadjeżdżającego transportu		Czerwone światło lekko wahane na boki
Droga wolna w lewo		Zółta chorągiewka wskazuje kierunek jazdy Regulujący zwrócony lewym bokiem do nadjeżdżającego transportu		Zielone światło na przemian z żółtym zmieniane w odstępach czasu około 1 sek.	Niebezpieczeństwo — nieprzyjaciel w pobliżu — organizuj obronę		Regulujący szybko wymachuje dwoma chorągiewkami przed sobą — żółtą na wysokości głowy — czerwoną niżej		Czerwone światło, szybkie i szerokie wahania na boki
Zmniejszyć szybkość		Regulujący podnosi i opuszcza energicznie czerwoną chorągiewkę		Czerwone światło na przemian z żółtym opuszczane z góry na dół	Niebezpieczeństwo — lotnik — kryj się		Regulujący energicznie wymachuje ruchem z góry na dół chorągiewkami czerwoną i żółtą (ewentualnie także sygnały dźwiękowe)		Czerwone światło zataczane szybko na wysokości głowy (ewentualnie także sygnały dźwiękowe)
Zwiększyć szybkość		Regulujący wymachuje energicznie żółtą chorągiewką w kierunku jazdy transportu		Zielone światło energicznie opuszczane i podnoszone do góry	Alarm gazowy		Regulujący wymachuje szybko przed sobą żółtą chorągiewką — niżej; — czerwoną wyżej (ewentualnie także sygnały dźwiękowe)		Czerwone światło — szereg kolejnych błysków seriami (ewentualnie także sygnały dźwiękowe)
Zmniejszyć dystans		Regulujący trzyma nieruchomo chorągiewki zwrócony przodem do nadjeżdżającego transportu		Zółte światło zataczane na wysokości głowy	Niebezpieczeństwo minęło — jechać dalej		Regulujący wymachuje ruchem obrotowym nad głową żółtą chorągiewką		



Przepustka (naklejana na przedniej szybie samochodu — z prawej strony)

ZNAKI UMÓWIONE

Ośrodek regulacji (Sztab sbed)	
Punkt kontroli ruchu	
Stały posterunek regulacji ruchu	
Patrol regulacji ruchu	
Majak	
Radiostacja średniej mocy	
Łączność telefoniczna	
Stacja telefoniczna	
Aparat telegraficzny	
Stacja telegraficzna	
Składnica meldunkowa G (główna) W (wysunięta)	
Rejon wyczekiwania transportu przed załadowaniem	
Rejon formowania kolumn	
Rejon zgrupowania wojsk przed ładowaniem się oraz po wyładowaniu	
Plac załadowania	
Zapasowy plac załadowania	
Punkt zbiórki uszkodzonych wozów	