

**Instrukcja pracy manewrowej
i sygnalizacji**
na boczniczy kolejowej
OT PORT Świnoujście S.A.

Do użytku wewnętrznego

PRZEPISY WEWNĘTRZNE

określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania
pracy manewrowej i sygnalizacji na bocznicach kolejowej

PODSTAWA PRAWNA

Instrukcja niniejsza opracowana została w oparciu o postanowienia:

- 1) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późniejszymi zmianami),
- 2) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 915 z późniejszymi zmianami),
- 3) ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1834 z późniejszymi zmianami),
- 4) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 360),
- 5) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015 r. poz. 46).

OŚWIADCZENIE UŻYTKOWNIKA BOCZNICY

Przepisy wewnętrzne spełniają wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późniejszymi zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Wiceprezes Zarządu
Dyrektor ds. boczniczych
mgr inż. Krzysztof Gańcza

Prezes Zarządu
Dyrektor Naczelny
Ludwik Hmisch

Świnoujście, dn.

OT Port Świnoujście S.A.
SEKRETARIAT GŁÓWNY

Wpł. 2017 -11- 29

L.dz. Skierowano do

.....
(podpis użytkownika)

Spis treści:

	str.
Spis treści	3
DZIAŁ 1 – WYKONYWANIE PRACY MANEWROWEJ	5
Rozdział I. Postanowienia ogólne	6
§ 1. Cel i zakres stosowania instrukcji	6
§ 2. Cel i znaczenie pracy manewrowej, sposoby jej wykonywania	6
§ 3. Sposoby wykonywania pracy manewrowej	6
§ 4. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	7
§ 5. Obowiązki kierownika manewrów	7
§ 6. Obowiązki manewrowego	8
§ 7. Obowiązki maszynisty (kierowcy) lokomotywy manewrowej	9
Rozdział II. Technika wykonywania manewrów	11
§ 8. Wykonywanie manewrów	11
§ 9. Odrzucanie i staczanie wagonów oraz stosowane ograniczenia	12
§ 10. Hamowanie wagonów	12
§ 11. Sprzęganie i rozprzęganie taboru	12
§ 12. Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem	13
§ 13. Manewry przez przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych	14
§ 14. Manewry z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni lub przesyłką o masie ponad 60 ton w jednej sztuce oraz pojazdami szynowymi grożącymi wykolejeniem	14
§ 15. Prowadzenie manewrów w obrębie boczniczy	15
§ 16. Posługiwanie się płozami hamulcowymi	16
§ 17. Warunki włączania wagonów do pociągów	17
Rozdział III. Szczególne wymagania w zakresie bezpieczeństwa pracy	19
§ 18. Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach	19
§ 19. Poruszanie się po torach	19
§ 20. Jazda na taborze	20

DZIAŁ 2 – Sygnalizacja	21
§ 1. Postanowienia ogólne	22
§ 2. Tarcze manewrowe	23
§ 3. Sygnały zamknięcia toru (Z)	24
§ 4. Sygnały zatrzymania (D1)	25
§ 5. Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby (D, Rm)	26
§ 6. Sygnały dawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego (Rp)	31
§ 7. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh) i w przypadku rozerwania składu manewrowego (Rr)	33
§ 8. Sygnały na taborze (Tb)	35
§ 9. Sygnały alarmowe (A)	36
§ 10. Wskaźniki	37
Skorowidz zmian i uzupełnień	45
Przyjęcie do wiadomości treści przepisów	46

DZIAŁ 1.

WYKONYWANIE PRACY MANEWROWEJ

Rozdział I.

Postanowienia ogólne

§ 1. Cel i zakres stosowania Instrukcji

1. Instrukcja pracy manewrowej oraz sygnalizacji na bocznicy kolejowej OT PORT Świnoujście położonej przy stacji Świnoujście, zwana dalej w skrócie „**instrukcją**”, podaje zasady i sposób postępowania wszystkich osób, biorących na bocznicy udział w pracy manewrowej oraz obowiązujące na bocznicy zasady sygnalizacji.

Celem instrukcji jest określenie zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, taboru i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej.

2. Postanowienia instrukcji należy wykorzystać przy opracowywaniu regulaminu pracy bocznic.

§ 2. Cel i znaczenie pracy manewrowej, sposoby jej wykonywania

1. Manewrami są wszelkie zamierzone ruchy taboru kolejowego oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach kolejowych.

2. Składem manewrowym nazywa się tabor sprzęgnięty z pojazdem trakcyjnym użytym do wykonywania manewrów. Pojazd trakcyjny może znajdować się za lub przed taborem.

Do pojazdów trakcyjnych w rozumieniu postanowień niniejszej instrukcji zalicza się każdy pojazd szynowy z własnym napędem przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów.

3. Używane w instrukcji określenie „tabor” obejmuje wszelkie kolejowe pojazdy szynowe.

4. Celem pracy manewrowej jest:

- 1) podstawianie wagonów na punkty rozładunkowe oraz ich zabieranie,
- 2) przestawianie wagonów (grup wagonów) z jednego toru na drugi, zależnie od potrzeb i przeznaczenia torów,
- 3) wybieranie wagonów próżnych o szczególnych parametrach technicznych,
- 4) podstawianie wagonów do wykonania czynności dodatkowych, jak: czyszczenia, ważenia, naprawy, itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności.

§ 3. Sposoby wykonywania pracy manewrowej

Na bocznicy manewry wykonuje się poprzez odstawianie i przetaczanie taboru pojazdem trakcyjnym, staczanie wagonów z wyrotnicy poprzez kołyskę na tory postojowe, przeciągarką linową.

Zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami.

§ 4. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje zawodowe, zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015 r. poz. 46).
2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
 - 1) kierownik manewrów,
 - 2) manewrowi,
 - 3) maszynista (kierowca) lokomotywy manewrowej.
3. Kierownikiem manewrów może być:
 - 1) ustawiacz,
 - 2) maszynista (kierowca) lokomotywy manewrowej posiadający uprawnienia ustawiacza.
4. Kierownikowi manewrów do wykonania pracy manewrowej może być przydzielona potrzeba ilość manewrowych lub innych pracowników posiadających kwalifikacje do wykonywania manewrów.
5. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i z jednego lub więcej pracowników, o których mowa w ust. 4, nazywa się drużyną manewrową.
6. Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności może wykonywać również czynności manewrowego.
7. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach obowiązani są dokładnie znać i stosować dozwolone sposoby wykonywania manewrów, jak również ściśle przestrzegać obowiązujących w tym zakresie ograniczeń oraz miejscowych postanowień ujętych w regulaminie pracy boczniczy.
8. Maszynista (kierowca) pojazdu trakcyjnego, użytego do wykonywania manewrów, powinien zostać powiadomiony, kto jest kierownikiem manewrów.
9. **Użytkownik boczniczy zatrudnia pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i prowadzących pojazdy kolejowe. Manewry na boczniczy wykonują pracownicy przewoźnika kolejowego i pracownicy użytkownika boczniczy posiadający wymagane kwalifikacje i dokumenty.**

§ 5. Obowiązki kierownika manewrów

1. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej, wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.

2. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - 1) z włączonym hamulcem zespolonym przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 15 wagonów 4-osiowych,
 - 2) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 8 osi,
3. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
 - 1) obsługa boczniczy oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów;
 - 2) wyznaczanie manewrowych do obsługi zwrotnic oraz zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem;
4. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
 - 1) posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - 2) prawidłowe działanie zwrotnic, przestawianych ręcznie
 - 3) oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - 4) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
5. Do obsługi zwrotnic boczniczy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu. Przed odbyciem jazdy przez przejazdy należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
6. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
7. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji.

§ 6. Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - 1) rozprzęganie i sprzęganie taboru,
 - 2) przestawianie zwrotnic ręcznych,
 - 3) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - 4) hamowanie taboru manewrującego,
 - 5) zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem,
 - 6) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
2. Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice nastawiane ręcznie należy przestawić w położenie zasadnicze.
3. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla przetaczanego taboru są właściwie nastawione, a tabor kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.

4. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - 1) przed dojechaniem do wagonów, które ma połączyć,
 - 2) gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - 3) celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
5. Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
 - 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
 - 2) zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym,
 - 3) nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
 - 4) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki.

O wykonaniu powyższego zgłosić kierownikowi manewrów.

§ 7. Obowiązki maszynisty (kierowcy) lokomotywy manewrowej

1. Maszynista (kierowca) lokomotywy wykonującej manewry powinien obserwować:
 - 1) sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - 2) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy,
 - 3) czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
2. Maszynista (kierowca) lokomotywy manewrowej powinien znać kierownika manewrów i wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
3. Maszynista (kierowca) lokomotywy manewrowej powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
4. Maszynista (kierowca) lokomotywy manewrowej może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
5. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
6. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
7. Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista (kierowca) powinien podawać sygnał „Bacność”.

Sygnał ten powinien być podany w odległości długości drogi hamowania w zależności od prędkości jadącego pojazdu trakcyjnego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 5 km/h.

Rozdział II.

Technika wykonywania manewrów**§ 8. Wykonywanie manewrów**

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą.
2. W czasie jazdy wagony popychane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym.
3. Przed rozpoczęciem manewrowania tabor należy odhamować oraz usunąć spod kół taboru płozy hamulcowe.

Drogi przebiegu dla manewrów na bocznicy na żądanie kierownika manewrów, nastawia nastawniczy z nastawni SiP poprzez urządzenia elektryczne, natomiast zwrotnice przestawiane ręcznie manewrowy, który jest odpowiedzialny za prawidłowe nastawienie tych zwrotnic.

4. Jeżeli tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać taboru. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy tabor usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy.

Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, gdy pracownik pionu drogowego i automatyki (zwrotnice nastawiane elektrycznie) stwierdzą i dokonają zapisu w książkach: Dzienniku oględzin rozjazdów i Książce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym, o sprawności rozjazdu i urządzeń srk jeśli są zabudowane przy rozjeździe i zezwolą na jazdę przez rozjazd

5. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozsprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spomiędzy wagonów.
6. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.
7. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób krótki, zwięzły, jasny i wyraźny, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości.

W przypadku niejasności, na żądanie odbierającego polecenia bądź informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.

8. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy wyznaczony do obsługi zwrotnic manewrowy dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz czy nie ma przeszkód dla uruchomienia taboru (płozy pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.).

Usunięcie płozów spod kół wagonów jak i odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukreśsu, kierownik manewrów może zlecić manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosić w sposób uprzednio ustalony.

Polecenie wykonania ruchu manewrowego daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów.

9. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania taboru poza ukresami torów oraz między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory
10. Na bocznicy prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 20 km/h, z wyjątkiem:
 - a) do 5 km/godz. podczas wjazdu na przejazdy bez rogatek,
 - b) do 3 km/godz. w czasie manewrów na torach, na których odbywają się czynności ładunkowe jak również podczas pchania wagonów na bębny wyrotnicy oraz przy wjeździe na wagę

W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

§ 9. Odrzucanie i staczanie wagonów oraz stosowane ograniczenia

Na bocznicy nie wolno odrzucać ani staczać wagonów (grup wagonów).

§ 10. Hamowanie wagonów

1. Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów. Bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 8 osi mogą być przestawiane.
2. Do hamowania wagonów w czasie manewrów należy używać:
 - 1) płozów hamulcowych,
 - 2) ręcznych hamulców wagonowych.
3. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe działają sprawnie.
4. Płozy hamulcowe służą do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem.

§ 11. Sprzęganie i rozprzęganie taboru

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
2. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
3. **Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu**

Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy tabor lub wyjście pomiędzy taboru może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.
4. Przy wchodzeniu pomiędzy wagony dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu.

5. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych).
6. Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki zarzutowe, aby zderzaki stykały się ze sobą.
7. Lokomotywa powinna być sprzęgnięta z pierwszym wagonem składu tak, aby zderzaki lekko dotykały do siebie tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby.

Przed uruchomieniem taboru kolejowego kierownik manewrów powinien upewnić się, czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy łączeniu wyszli spomiędzy wagonów.

§ 12. Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem

1. Tabor nie będący w ruchu należy po ukończeniu manewrów zabezpieczać przed zbiegnięciem.
2. Pozostawiając tabor w pobliżu ukresu, przejazdu, przejścia, lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się taboru wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny tabor.
3. Zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie, a mianowicie:
 - 1) stojące wagony należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych grup wagonów, lub pojedynczych wagonów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (stanowiska przeładunkowe); w każdej grupie wagony powinny być sprzęgnięte ze sobą;
 - 2) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - a) jeden wagon – gdy grupa połączanego taboru nie przekracza 10 wagonów;
 - b) dwa skrajne wagony - gdy grupa połączanego taboru przekracza dziesięć wagonów
 - 3) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia wagonów należy podklinować je klinami lub płozami, zabezpieczając skrajne koła grupy wagonów lub pojedynczo stojącego wagonu.
4. Do zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem na boczniczy używa się:
 - 1) typowych stalowych płozów hamulcowych, stanowiących własność użytkownika boczniczy.

Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.

5. Szczegółowy sposób zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem określony został w regulaminie pracy boczniczy.

6. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest pracownik wykonujący manewry, natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetoczonego taboru przed odczepieniem lokomotywy.

Manewrowy wyznaczony do tego celu przez kierownika manewrów zgłasza mu wykonanie polecenia osobiście lub za pomocą środków łączności.

Gdy manewry wykonuje kierownik manewrów jednoosobowo lub na jego polecenie manewrowy, ponoszą oni odpowiedzialność osobistą za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

7. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnicę (jeśli jest ona wyposażona w urządzenia kluczowe - manewrowy, jeśli w urządzenia elektryczne – nastawniczy).

§ 13. Manewry przez przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych

1. Manewry przez przejazdy i przejścia nie chronione rogatkami, mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:
 - prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h,
 - zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy,
 - w razie pchania taboru, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
2. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji.

§ 14. Manewry z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni lub z przesyłką o masie ponad 60 ton w jednej sztuce oraz pojazdami szynowymi grożącymi wykolejeniem

1. Podczas przetaczania wagonów w pobliżu których pracują ludzie, załadowanych towarem ulegającym przesunięciu, wagonów z przekrozoną skrajnią należy zachować szczególną ostrożność.
2. Wagony załadowane przesyłkami przekraczającymi skrajnię ładunkową lub wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, powinny być obustronnie oznaczone odpowiednią nalepką.
3. Podczas manewrów z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni lub wyjątkowo ciężkimi należy zastosować szczególne środki ostrożności, jak np. zmniejszenie prędkości przetaczania (prędkość max 3 km/h), unikanie szarpania, nagłego hamowania itp.
4. Manewrowanie taborem uszkodzonym, zagrażającym wykolejeniem dozwolone jest jedynie przy udziale właściwego pracownika, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.

5. Za wagony zagrażające wykojeniem uważa się wagony, na których właściwi pracownicy umieścili nalepki określające niezdatność wagonu do biegu na własnych kołach, a także wagony nie zaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych wagonu mogące spowodować wykojenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, wideł maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie lub uszkodzenie zderzaków itp.). Jeżeli na nalepce zostały zapisane uwagi odnoszące się do sposobu postępowania z wagonem uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.
6. Zabrania się zdejmowania przez osoby nieupoważnione, nalepek umieszczonych na tabo-
rze przez rewidentów taboru przewoźnika kolejowego.

§ 15. Prowadzenie manewrów w obrębie boczniczy

1. Praca manewrowa w obrębie boczniczy powinna się odbywać na warunkach wskazanych w regulaminie pracy boczniczy.
2. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności rozładunkowe, kierownik manewrów powinien:
 - 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności rozładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach rozładunkowych,
 - 4) sprawdzić czy pomiędzy rampą a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
 - 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykojenie,
 - 6) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru; należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - a) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziemia itp.),
 - b) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie inne przedmioty,
 - 7) upewnić się, że stojące na torach wagony są właściwie zabezpieczone w taki sposób, aby nie nastąpiło ich zbiegnięcie w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
3. Sprawdzenia wymienione w ust. 2 pkt 4, 5, 6 i 7 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
4. Wykonywanie manewrów na punktach rozładunkowych powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach rozładunkowych była jak najkrótsza.

5. W czasie trwania czynności rozładunkowych można dostawiać wagony na stanowiska przeładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawianego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.
6. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę boczniczy (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.) kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu niezależnie od adnotacji uczynionych w wykazie zdawczym lub zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania.

§ 16. Posługiwanie się płozami hamulcowymi

1. Na boczniczy stosowane są płozy dwuwargowe o szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S49.

Zabrania się stosowania płozów o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu szyn.

2. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płozy do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jej pracę, należy po wyłożeniu płozy ruchem ślizgowym przesunąć ją nieco w kierunku biegu odprzęgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargę płozy dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
3. Płozów hamulcowych nie wolno wykładać w następujących miejscach:
 - 1) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozę należy wykładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - 2) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płozę można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - 3) na rozjeździe przed krzyżownicą,
 - 4) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - 5) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
4. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
 - 1) nieprzepisowe wymiary,
 - 2) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - 3) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - 4) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - 5) korpus jest złamany lub pęknięty,
 - 6) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - 7) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
 - 8) nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.

5. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone na przeznaczonych do tego celu stojakach.
Płozów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
6. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być oznakowane cechą boczniczy oraz ponumerowane. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płozy.
7. Płozów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu, a w porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia, nie należy ich kłaść na śniegu.
8. Zacięcie się lub zrzucenie płozy z główki szyny prowadzi z reguły do uszkodzeń ładunku, taboru lub do wykolejenia, przy czym:
 - 1) przyczynami zacięcia się płozów mogą być:
 - a) nadmiernie spłaszczone główki szyn – nieobcinane spływy,
 - b) nie podbite i źle utrzymane styki szyn – styki wiszące,
 - c) nierówny poziom szyn na stykach,
 - d) użycie płozy nieodpowiedniej dla danego typu szyny,
 - e) wyłożenie płozy tuż przed stykiem szyn,
 - f) najechanie płozy na krzyżownicę rozjazdu,
 - 2) przyczynami zrzucania płozy z szyny mogą być:
 - a) niewłaściwe wymiary płozy dla danego typu szyny,
 - b) nieprzyleganie języka podeszwy płozy do szyny (podeszwa skrzywiona, nadmiernie zużyta, pęknięta, język nadłamany, urwany, spłaszczony, zadarty do góry),
 - c) nieprzyleganie wargi płozy do wewnętrznej bocznej powierzchni główki szyny,
 - d) niewłaściwe ułożenie płozy na szynie (wyłożenie ukośne do szyny, bezpośrednio za stykiem szyny, nieprzyleganie podeszwy płozy do powierzchni ślizgowej główki szyny).

Płozę, która uległa zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać jako uszkodzoną do czasu oględzin przez kierownika manewrów i określenia dalszej przydatności.
9. Po ukończeniu manewrów manewrowi powinni usunąć z torów zbędne kliny oraz płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.

§ 17. Warunki włączania wagonów do pociągów

1. Do pociągów nie wolno włączać wagonów z uszkodzeniami lub brakami, mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub ładunku.
2. Na boczniczy określenia przydatności wagonu do ruchu dokonuje kierownik manewrów użytkownika boczniczy, a na punkcie zdawczo-odbiorczym – kierownik manewrów przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

3. Kierownicy manewrów dokonują kwalifikacji wagonu do ruchu na podstawie oględzin i sprawdzenia czy wagon nie posiada usterek widocznych bez dokonywania szczegółowych pomiarów i badań.

Jeżeli kierownikowi manewrów nasuwają się wątpliwości co do przydatności wagonu do ruchu to powinien on zasięgnąć w tym względzie opinii maszynisty lokomotywy manewrowej, która do czasu szczegółowego zbadania wagonów przez rewidentów wagonów jest obowiązująca.

4. Zabrania się włączania do pociągów wagonów, jeżeli stwierdzono usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu jak np.:

- 1) obłuzowanie obręczy na kole,
- 2) pęknięcie obręczy, wieńca koła lub tarczy koła,
- 3) miejscowe wytarcie koła na powierzchni tocznej o długości ponad 60 mm i nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm,
- 4) pęknięcie ostoi, wózka, części zawieszenia, sprężyn nośnych (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub ułamanie wideł maźniczych lub zwór), luźne widły maźnic lub z brakiem nitów,
- 5) złamanie koziółka sprężyny nośnej (resoru),
- 6) przesunięcie sprężyny nośnej (resoru) lub pióra resoru,
- 7) pęknięcie lub złamanie głównego pióra sprężyny nośnej,
- 8) nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie urządzenia sprzęgu samoczynnego, haka ciągowego, cięgła, sprzęgu śrubowego,
- 9) uszkodzenie maźnicy powodujące wyciekanie smaru,
- 10) brak elementu zabezpieczającego zestawu kołowe (w kształcie litery „T”) w wózkach typu 25 TN.

5. Zabrania się włączania do pociągu wagonów:

- 1) po wykolejeniu lub znajdujących się w składzie manewrowym, który uległ wypadkowi (zderzeniu, wykolejeniu, najechaniu) do czasu orzeczenia przez rewidenta wagonów, maszynistę lub innego odpowiednio kwalifikowanego pracownika o ich przydatności do ruchu,
- 2) z nalepkami o treści zakazującej włączenie ich do pociągu,
- 3) załadowanych i zabezpieczonych niezgodnie z przepisami o ładowaniu wagonów towarowych,
- 4) bez oznaczenia daty dokonania rewizji okresowej lub z przekroczonym terminem rewizji okresowej, z wyjątkiem przypadków przewidzianych umowami międzynarodowymi,
- 5) z widocznymi śladami uszkodzenia wagonów ładownych mogących spowodować ubytek lub uszkodzenie przewożonego ładunku.

Rozdział III.

Szczególne wymagania w zakresie bezpieczeństwa pracy

§ 18. Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach

1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - gwizdek,
 - kredę do znaczenia wagonów,
 - kask i rękawice ochronne,
 - kamizelkę ostrzegawczą.

§ 19. Poruszanie się po torach

1. W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
3. Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.
4. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
5. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
6. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu taboru po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
7. Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu.
8. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami itp. obiektami przylegającymi do tego toru.
9. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych

po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.

10. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.
11. W razie potrzeby przeniesienia materiałów, przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać określonych norm określonych odrębnymi przepisami BHP.

§ 20. Jazda na taborze

1. Pracownik jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt wagonu.
2. W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
 - 1) wychylać się poza skrajnię taboru,
 - 2) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych.
 - 3) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
 - 4) przebywać na stopniach taboru od strony wysokich ramp i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń.
 - 5) przebywać na stopniach taboru w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
 - 6) przebywać na stopniach wejściowych do lokomotyw,
 - 7) przebywać na zderzakach wagonów, sprzęgach wagonów, ładunkach na wagonach, dachach wagonów.
3. **Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.**

DZIAŁ 2.

SYGNALIZACJA

§1

Postanowienia ogólne

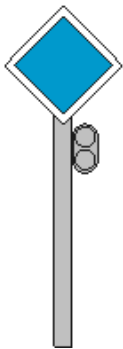
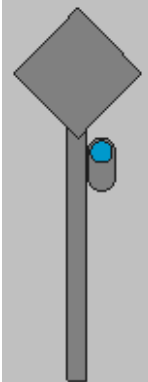
1. Niniejszy dział został opracowany w oparciu o postanowienia **Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz. U z 2015 r. poz. 360)**.
2. Stosowanie sygnałów i wskaźników nie zawartych w niniejszym przepisie jest zabronione.
3. Sygnały i wskaźniki służą do wzajemnego porozumiewania się personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji ruchu pociągów i pracy manewrowej.
4. Sygnał jest to znak umowny lub zespół tych znaków, za pomocą których podaje się nakaz wykonania określonych czynności, związanych z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem mienia kolejowego, pracowników kolejowych i osób trzecich.
5. Wskaźnik jest to znak umowny, za pomocą którego podaje się nakazy lub polecenia nie objęte sygnałami, związane z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem mienia kolejowego, pracowników kolejowych i osób trzecich.
6. Sygnały dzieli się na wzrokowe i słuchowe. Na boczniczy stosowane są sygnały wzrokowe świetlne i słuchowe. Sygnały świetlne mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy.
7. W razie dostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sygnałów należy zastosować się do tego sygnału, który bardziej zapewnia bezpieczeństwo.
8. Jeżeli ukazujący się sygnał nie odpowiada ściśle obrazowi sygnałowemu ustalonemu w instrukcji, jest to sygnał wątpliwy (niepewny). Sygnał wątpliwy oznacza sygnał "Stój".
9. Pracownik użytkownika boczniczy powinien podczas pełnienia służby mieć przy sobie właściwe przybory sygnałowe, jeżeli to przewiduje instrukcja dla danego stanowiska pracy.
10. Każdy pracownik obowiązany jest znać i umieć podać sygnał zatrzymania pociągu lub manewrującego składu oraz sygnały "Alarm" i "Pożar", w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.
11. Wszelkie warunki techniczne, instrukcje oraz zarządzenia odnoszące się do sygnalizacji, powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszej instrukcji.

§2 Tarcze manewrowe

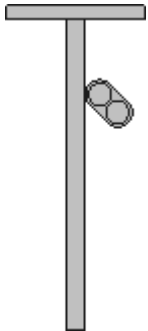
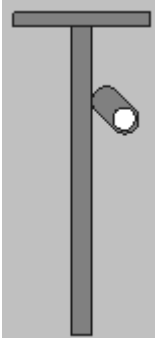
1. Sygnały nadawane przez tarcze manewrowe odnoszą się tylko dojazd manewrowych.

a) Tarcze manewrowe kształtowe

Sygnal M 1 „Jazda manewrowa zabroniona”

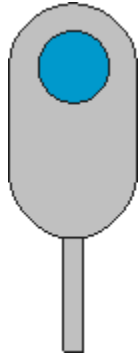
Dzienny Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona przekątną pionowo	Nocny Niebieskie światło na maszcie pod tarczą
	

Sygnal M 2 „Jazda manewrowa dozwolona”

Dzienny Tarcza w położeniu Poziomym	Nocny Mlecznobiałe światło na maszcie pod tarczą
	

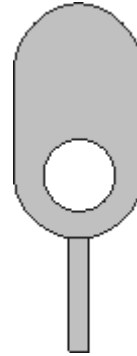
b) Tarcze manewrowe świetlne

Sygnał Ms1 – „Jazda manewrowa
zabroniona”



Jedno niebieskie światło na tarczy

Sygnał Ms2 – „Jazda manewrowa
dozwolona”



Jedno matowobiałe światło na tarczy

§3

Sygnały zamknięcia toru (Z)

1. Sygnałami zamknięcia toru są: sygnały na wykolejnicach oraz stałe tarcze zaporowe na kołach oporowych i bramach wjazdowych.

2. **SYGNAŁ NA WYKOLEJNICY** składa się z latarni ze szkłem koloru mlecznego w kształcie okrągłej tarczy z czarną kreską. Na wykolejnicach na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się lub manewruje się sporadycznie, a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału, można za pozwoleniem Prezesa Spółki zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie same wskazanie, jakie dają latarnie sygnałów Z 1wk "Stój" i Z 2wk wykolejnica zdjęta z toru".

<p>Sygnal Z 1wk "Stój, wykolejnica na torze" Dzienny i nocny</p> <p>Kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy</p>	<p>Sygnal Z 2wk "Wykolejnica zdjęta z toru" Dzienny i nocny</p> <p>Kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy</p>

1) Sygnały na wykolejnicach służą do oznaczania, czy wykolejnica jest na torze, czy też zdjęta z toru. Jako sygnału na wykolejnicach używa się latarni oszklonych szkłem koloru mlecznego lub tarcz nieoświetlonych, które wskazują jednakowe sygnały w porze dziennej i w nocy.

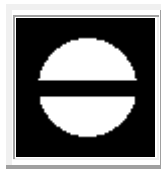
2) Sygnał Z1wk "Stój, wykolejnica na torze" wskazuje, że jazda i manewry po torze, na którym znajduje się wykolejnica, są dozwolone do wykolejnicy.

3) latarnie sygnałów na wykolejnicach mają z tyłu dwa mlecze białe światła, które w linii pionowej oznaczają "Wykolejnica zdjęta z toru", w linii zaś poziomej "Stój, wykolejnica na torze".

3. **SYGNAŁ NA KOŹLE OPOROWYM I BRAMACH WJAZDOWYCH** jest stały i taki sam, jak na tarczy zaporowej sygnał Z 1 "Stój".

Sygnał Z 1 ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu gdzie rozpoczyna się odcinek zasypyany piaskiem. Sygnały na bramach wjazdowych umieszcza się bezpośrednio na ich drzwiach w osi toru.

Przed kozłami oporowymi na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się albo manewruje się sporadycznie lub manewry planowane wykonuje się w krótkim okresie czasu – a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału, można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie same wskazanie, jakie daje latarnia sygnału Z 1 "Stój".

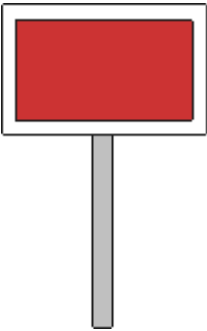
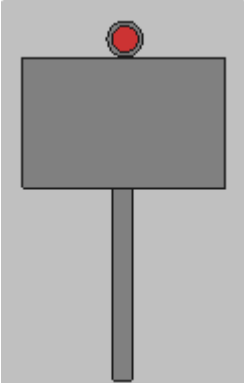


§4

Sygnały zatrzymania (D 1)

1. Sygnały zatrzymania są podawane przenośnymi tarczami.
2. Sygnały zatrzymania podawane przenośnymi tarczami są następujące:

Sygnał D 1 "Stój" dawany tarczą zatrzymania

Dzienny Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką	Nocny Czerwone światło nad tarczą
	

3. Przenośną tarczę zatrzymania (sygnał D 1) ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, na osi toru.

4. Sygnał D 1 stosuje się:

- 1) jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu
- 2) w razie zamknięcia toru lub jego części,
- 3) dla zabezpieczenia maszyn torowych pozostawionych do postoju na wyznaczonych torach przed najechaniem taborem; w tym przypadku tarczę zatrzymania ustawia się w odległości od 1 do 3 m przed wykolejnicą osłaniającą stojące na torze maszyny torowe.

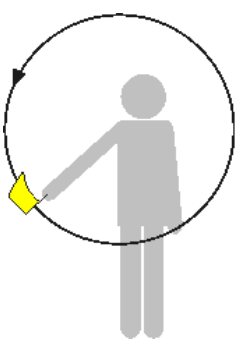
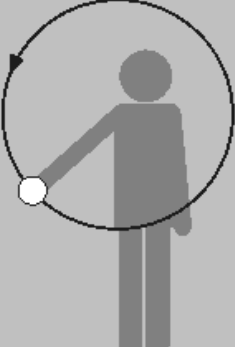
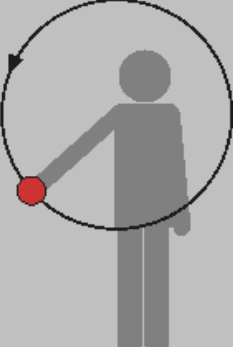
5. W obrębie boczniczy tarczę zatrzymania ustawia się zasadniczo w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte. Gdyby warunki miejscowe nie pozwalały na ustawienie jej we wskazanej odległości, wówczas można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100 m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie boczniczy nie umieszcza się przenośnej tarczy ostrzegawczej.

§5

Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby (D, Rm)

1. Sygnały ogólnego stosowania podawane są ręcznie i jednocześnie – chorągiewką lub ręką w dzień, zaś ręczną latarką w porze ciemnej.

Sygnał D 2 "Stój" dawany ręcznie

Dzienny	Nocny	
<p>Wywijanie w koło rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką</p> 	<p>Wywijanie w koło ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek świecącym się przedmiotem.</p> 	<p>Wywijanie w koło ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek świecącym się przedmiotem.</p> 

2. Sygnał D 2 "Stój" dawany ręcznie stosuje się:

- 1) jeżeli nagle zajdzie potrzeba zatrzymania pojazdu kolejowego i nie ma czasu na zastosowanie sygnałów D 1 i D 3 albo ich brak;
- 2) jeżeli przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym manewrującym taborze kolejowym zostanie zauważona nieprawidłowość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne;

- 3) jeżeli na czole pojazdu kolejowego są niewłaściwe sygnały, z wyjątkiem przypadku oświetlenia co najmniej jednej latarni z białym światłem;
- 4) jeżeli w porze ciemnej na czole pojazdu kolejowego zgasną wszystkie przepisowe światła;
- 5) jeżeli na torze znajdują się ludzie lub większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.

3. Sygnał D 2 "Stój" należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty.

Sygnał D 3 "Stój" dawany trąbką lub gwizdawką ustną jest następujący:


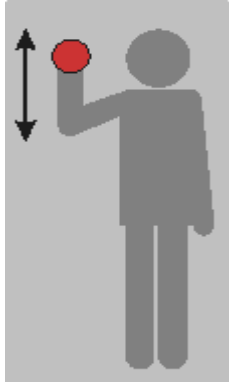
Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone

000 000 000 000



1. Jeżeli powstaje wątpliwość, czy drużyna pociągowa lub manewrowa spostrzeże tarcze przenośne sygnału D 1 "Stój" lub ręczny sygnał D 2 "Stój", należy dawać jednocześnie sygnał D 3 trąbką lub gwizdawką przy zbliżaniu się manewrującego taboru i podczas jego przejazdu.
2. Sygnały dawane ręcznie, gwizdawką lub trąbką należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.
3. Na dany sygnał "Stój" (D 1, D 2 i D 3) należy użyć wszelkich dozwolonych środków, ażeby manewrujący tabor zatrzymać.
4. Sygnały D 2 i D 3 należy podawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub danego ręcznie sygnału „Stój” w przypadku, gdyby sygnały te mogły zostać niezauważone przez drużynę manewrową.

Sygnał D7 „Stój”

dawany przez dróżnika przejazdowego w celu zatrzymania pojazdów drogowych zbijających się do przejazdu

Dzienny	Nocny
Tarcza do zatrzymania pojazdów, która ma kształt czerwonego koła z białym obrzeżem podniesiona do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu	Podniesienie i poruszanie powoli pionowo Latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu
	

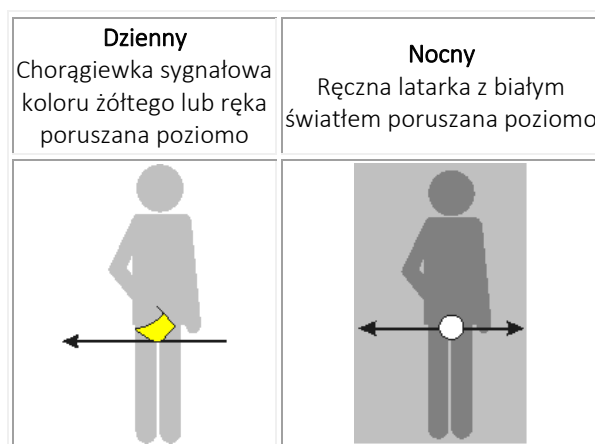
Sygnał D8 „Dróżnik obecny na przejeździe”

Dzienny	Nocny
Dróżnik stoi na przejeździe w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu, trzymając w ręce pionowo do góry chorągiewkę sygnałową koloru żółtego w ten sposób, aby być widocznym dla maszynisty zbliżającego się kierującego pojazdem kolejowym	Dróżnik przejazdowy porusza powoli pionowo latarką ręczną z białym światłem, tak aby sygnał był widoczny dla maszynisty zbliżającego się kierującego pojazdem kolejowym
	

Sygnał Rm 1 "Do mnie"

Dwa długie tony gwizdawką ustną lub trąbką

i jednocześnie

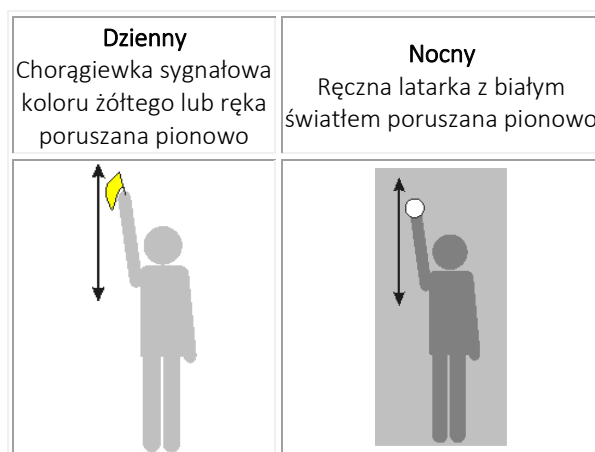


Sygnal Rm 1 oznacza, że należy jechać w kierunku do dającego sygnał.

Sygnal Rm 2 "Ode mnie"

Jeden długi ton gwizdawką ustną lub trąbką

i jednocześnie



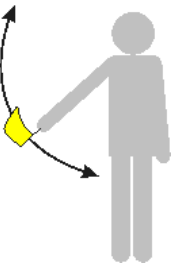
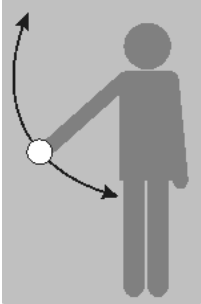
Sygnal Rm 2 oznacza, że należy jechać w kierunku od dającego sygnał.

Gdyby odebranie sygnału "Do mnie" lub "Ode mnie" było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni sygnału Rm 1 lub Rm 2, sygnał ten można zastąpić słowami "Jechać w kierunku...", przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.

Sygnal Rm 3 "Zwolnić"

kilka przeciągłych tonów gwizdawką ustną lub trąbką

i jednocześnie

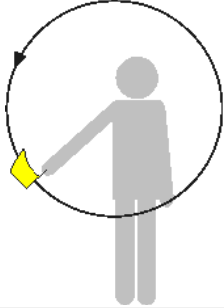
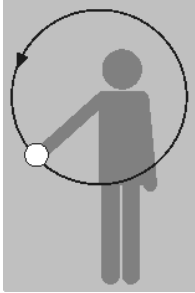
Dzienny Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół	Nocny Latarka sygnałowa z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół
	

Sygnal Rm 4 "Stój"

Trzy krótkie, szybko po sobie następujące, tony gwizdawką ustną lub trąbką kilkakrotnie powtórzone

ooo ooo ooo

i jednocześnie

Dzienny Wywijanie w koło rozwiniętą chorągiewką sygnałową albo ręką	Nocny Wywijanie w koło ręczną latarką z białym światłem
	



Do sygnалу Rm 4 należy się zastosować również i w tym przypadku, gdy sygnal ten został tylko dostrzeżony lub tylko usłyszany.

Sygnal Rm6 "Docisnąć"

Dwa krótkie tony gwizdawką ustną lub trąbką

oo

i jednocześnie

<p>Dzienny</p> <p>Kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk</p>	<p>Nocny</p> <p>Szybkie zakrywanie ręką światła latarki tak, aby w stronę maszynisty widoczne było białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu</p>
	

Sygnał Rm 6 oznacza, że należy nacisnąć na tabor w celu sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia.

§6

Sygnaly dawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego (Rp)

1. Jeżeli na przodzie składu są dwie lokomotywy, wówczas sygnaly gwizdawką lub syreną lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.
2. Sygnaly zatrzymania składu daje maszynista dowolnej lokomotywy.
3. W przypadku gdy przestała działać gwizdawka lub syrena lokomotywy, manewry należy wykonywać z zachowaniem najwyższej ostrożności. W razie zamieci lub mgły manewry wykonywane pojazdem trakcyjnym z uszkodzoną gwizdawką lub syreną są zabronione.
4. Stosuje się następujące sygnaly:

Sygnal Rp 1 "Bacność"

Jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy

Sygnal Rp 1 "Bacność" maszynista daje w następujących przypadkach:

- a) przed każdym ruszeniem podczas pracy: maszyny torowej i pojazdu pomocniczego dla ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego,
- b) dla ostrzeżenia osób znajdujących się na torach lub zbyt blisko toru,
- c) we wszystkich przypadkach, gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi drużyny manewrowej oraz osób na bocznicy,

Sygnał Rp 4 „Hamować średnio”

Jeden krótki ton gwizdawką lub syreną lokomotywy

Sygnał Rp 5 „Hamować”

Trzy długie szybko po sobie następujące tony gwizdawką lub syreną lokomotywy

Sygnał Rp 6 „Odhamować średnio”

Jeden długi, jeden krótki ton gwizdawką lub syreną lokomotywy

Sygnał Rp 7 „Odhamować”

Dwa długie tony gwizdawką lub syreną lokomotywy

Sygnał Rp 8 „Rozpocząć popychanie”

Dwa krótkie tony gwizdawką lub syreną lokomotywa

Sygnał Rp 9 „Przerwać popychanie, pozostać przy pociągu”



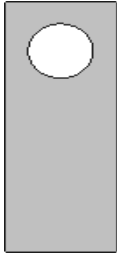
Jeden krótki, jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy

§7



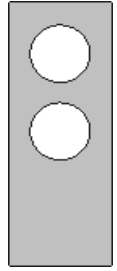
Sygnaly dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh) i w przypadku rozerwania składu manewrowego (Rr)

1. Na terenie bocznicy sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych są ręczne.
2. SYGNAŁY RĘCZNE są następujące

Sygnal Rh 1, Rhs 1 "Zahamować"


<p>Dzienny Wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola</p>	<p>Nocny Latarka ręczna z białym światłem poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół</p>	<p>Dzienny i nocny Jedno światło matowobiałe</p>
		

Sygnal Rh 2, Rhs 2 "Odhamować"

<p>Dzienny Wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową</p>	<p>Nocny Ręczna latarka z białym światłem, trzymana pionowo nad głową</p>	<p>Dzienny i nocny Dwa światła matowobiałe</p>
		

Sygnal Rh 3, Rhs 3 "Hamulce w porządku"

<p>Dzienny Ręka wyciągnięta nad</p>	<p>Nocny Latarka ręczna z białym</p>	<p>Dzienny i nocny</p>
--	---	-------------------------------

głową trzymana poziomo	światłem, trzymana pionowo nad głową	Trzy światła matowobiałe
		

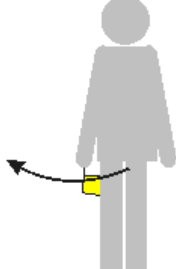
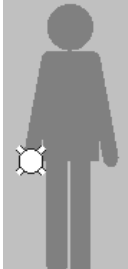
Przy dokonywaniu próby hamulca daje się sygnały Rh 1, Rhs1, Rh 2, Rhs 2, i Rh 3. Rhs 3 w stronę biorących udział w próbie maszynisty lokomotywy.

Sygnał Rr 1 "Uwaga - nastąpiło rozerwanie składu"

Jeden krótki, jeden długi i jeden krótki ton gwizdawką ustną, gwizdawką lub syreną lokomotywy lub trąbką

o ——— o

i jednocześnie

<p>Dzienny</p> <p>Pokazywanie i chowanie na przemian w krótkich odstępach czasu żółtej chorągiewki lub czapki</p>	<p>Nocny</p> <p>Pokręcanie w jedną i w drugą stronę około osi pionowej ręcznej latarki z białym światłem, tak aby w stronę maszynisty widoczne było białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu</p>
	

1). Dla zwrócenia uwagi maszynisty, że nastąpiło rozerwanie składu, drużyna manewrowa, pracownicy kolejowi na boczniczy i na stacji powinni podawać sygnały Rr 1.

2). Sygnał Rr 1 należy dawać dopóty, dopóki maszynista nie odpowie tym samym sygnałem słuchowym, na znak, że sygnał Rr 1 został przez niego zrozumiany.

3). W razie rozerwania składu wagonów zabrania się dawania sygnałów "Stój" prowadzącemu go maszyniście, do czasu zatrzymania toczącej się za nim części składu.

§8

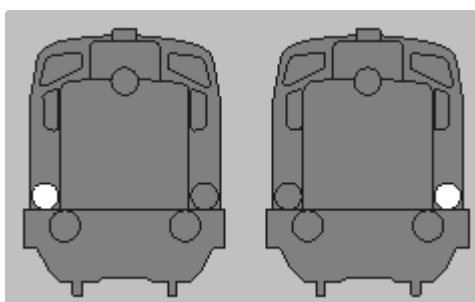
Sygnaly na taborze (Tb)

SYGNAŁY NA TABORZE są następujące:

Sygnal Tb 1 "Oznaczenie przodu i tyłu lokomotywy manewrowej

Dzienny i Nocny

Z przodu i z tyłu po jednej latarni z białym światłem od strony stanowiska maszynisty



Sygnal Tb 4 "Oznaczenie pojazdu pomocniczego"

Dzienny i nocny

Od przodu dwa (nad każdą szyną) lub jedno (nad osią toru) światła białe, a od tyłu - czerwone

Sygnal Tb 4 stosuje się do oznaczenia pojazdów pomocniczych, które nie kursują na zasadach określonych dla pociągów.

§9

Sygnaly alarmowe (A)

Sygnaly alarmowe są następujące:

Sygnał A1 "Alarm"

1. Dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdawki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie

————— O O O

2. Jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdawki lub syreny lokomotywy, trąbki lub gwizdawki ustnej powtarzane kilkakrotnie

————— O O O

UWAGA: Pod pojęciem "gwizdawki lub syreny lokomotywy" należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy trakcyjne wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych.

3. Sygnały alarmowe (A1) podawane są w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, jak np. napad złoczyńców itp., osób trzecich lub całości mienia kolejowego.

4. Sygnał alarmowy według ust.1 pkt. 1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody.

5. Pracownicy mający przybory sygnałowe przeznaczone do dawania sygnałów dźwiękowych powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe dźwiękowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej.

Sygnał A2 "Pożar"

Jeden długi i dwa krótkie dźwięki gwizdawki lub syreny lokomotywy, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdawki ustnej, powtarzane kilkakrotnie.

————— O O

1). Sygnał pożarowy A2 "Pożar" podaje się w celu powiadomienia straży pożarnej i służby kolejowej o powstaniu pożaru na terenie kolejowym.

2). Pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału A2 "Pożar" i powiadomić straż pożarną. Jeżeli pracownik ten nie ma przyrzędu do dawania sygnałów słuchowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego przyrząd sygnałowy słuchowy.

3) Maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie boczniczy powinni powtarzać sygnał pożarowy.

Niezależnie od tego, personel kolejowy powinien natychmiast powiadomić strażę pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy boczniczy.

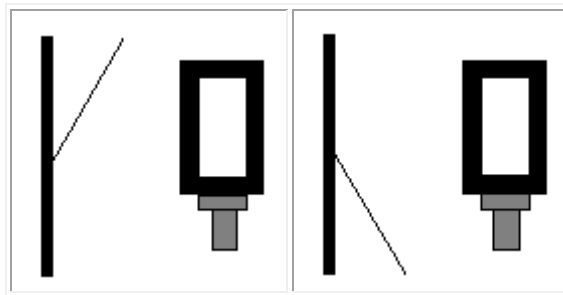
§10 Wskaźniki

1. Wskaźniki przekazują polecenia, nakazy i informacje związane z ruchem kolejowym za pomocą napisów i symboli umieszczonych na tablicach, wyświetlanych przez latarnie lub inne układy świetlne a także poprzez ustalony kształt i formę wskaźnika.
2. Zaleca się, aby wskaźniki stosowane w postaci tablic wykonywane były z materiałów odbłaskowych.

Wskaźniki na zwrotnicach (Wz) rozjazdów zwyczajnych, są następujące:

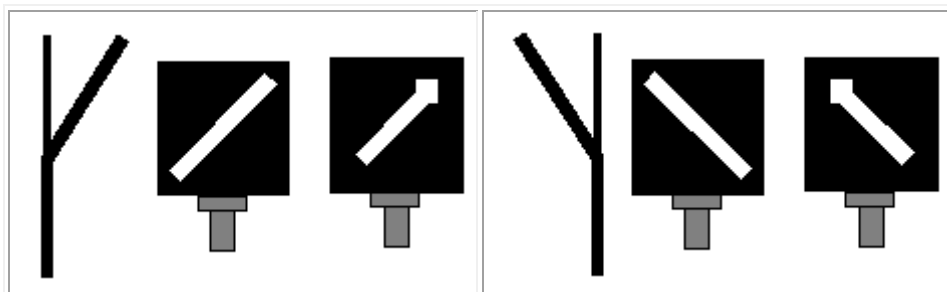
Wskaźnik Wz1 "Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym. Jazda na ostrze lub z ostrza"

Biały prostokąt na czarnym tle, widoczny zarówno od strony ostrza iglicy, jak i od strony krzyżownicy



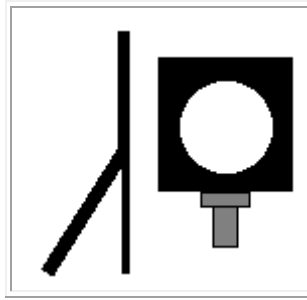
Wskaźnik Wz2 "Zwrotnica nastawiona w kierunku bocznym. Jazda na ostrze"

Biała strzała na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca boczny kierunek jazdy, jeżeli patrzeć od strony ostrza iglicy



Wskaźnik Wz3 "Zwrotnica nastawiona w kierunku bocznym. Jazda z ostrza z kierunku bocznego"

Biała tarcza okrągła na czarnym tle, jeżeli patrzeć od strony krzyżownicy



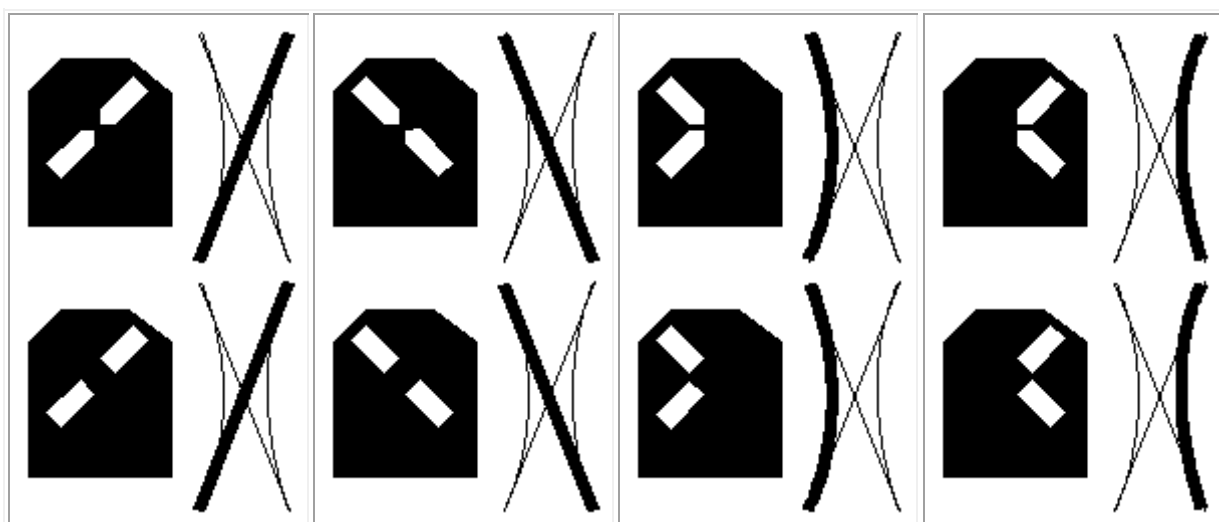
3. Jako wskaźników na zwrotnicach do oznaczania ich położenia używa się latarni oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowo, zarówno we dnie, jak i w nocy. Na zwrotnicach leżących na bocznicy można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie same wskazania, lub w ogóle nie używać żadnych wskaźników.

4. Latarnie ze wskaźnikami Wz1, Wz2 i Wz3 ustawia się przy rozjazdach zwyczajnych, po jednej latarni na początku każdej zwrotnicy.

5. W szczególnie uzasadnionych przypadkach można stosować wskaźniki Wz1, Wz2 i Wz3 ustawione w dalszej odległości przed zwrotnicami. W tym przypadku latarnie wskazujące sygnały Wz1, Wz2 i Wz3 mogą być umieszczone na osobnym słupie lub wspólnie z latarniami podającymi inne sygnały.

6. Wskaźniki na zwrotnicach rozjazdów krzyżowych podwójnych są następujące:

Wskaźnik Wz5 "Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem"	Wskaźnik Wz6 "Jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem"	Wskaźnik Wz7 "Jazda w kierunku zbocznym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem"	Wskaźnik Wz8 "Jazda w kierunku zbocznym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem"
Dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, lub dwie białe kresy w linii wznoszącej się ukośnie na prawo	Dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, lub dwie białe kresy w linii wznoszącej się ukośnie na lewo	Dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy, tworzące kąt prosty, otwarty w lewo	Dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy tworzące kąt prosty, otwarty w prawo



1) Jako wskaźników na zwrotnicach rozjazdów podwójnych krzyżowych używa się latarni specjalnego typu, oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowo zarówno w dzień, jak i w nocy.

2) Latarnie ze wskaźnikami Wz5, Wz6, Wz7 i Wz8 ustawia się przy podwójnych rozjazdach krzyżowych, a mianowicie: jedną latarnię w środkowej części rozjazdu - z boku.

3) Częściowe ukazanie się trzeciej strzały mlecznego koloru na latarni ze wskaźnikiem Wz5, Wz6, Wz7 i Wz8 wskazuje na nie przyleganie iglicy i oznacza, że jazda na zwrotnicę jest zabroniona.



Wskaźniki ogólnieeksploatacyjne

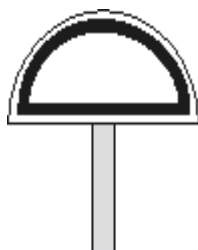
1. Wskaźniki ogólnieeksploatacyjne ustawia się bezpośrednio obok toru, do którego się odnoszą, z prawej jego strony.

Wskaźnik W5 „Wskaźnik przetaczania”

granice przetaczania

oznacza

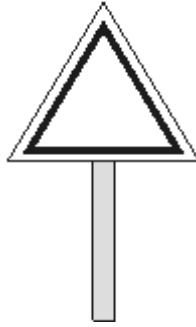
Biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem



- 1) Wskaźnik stosuje się niezależnie od tarcz manewrowych przy torach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone. Przetaczanie poza wskaźnik dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.

Wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 „Bacność”

Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem zawrócona wierzchołkiem ku górze



- 1) Wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Bacność”

Wskaźnik W 6a „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy dać sygnał Rp1 „Bacność”

Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zawrócona wierzchołkiem ku górze



- 1) Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami i przejściami kolejowymi

Wskaźnik ostrzegania W 7. Oznacza, że należy dawać sygnały Rp1 "Bacność" dla ostrzeżenia pracujących na torze

Przenośna trójkątna biała tablica z czarnym obramowaniem i czarną literą "R"

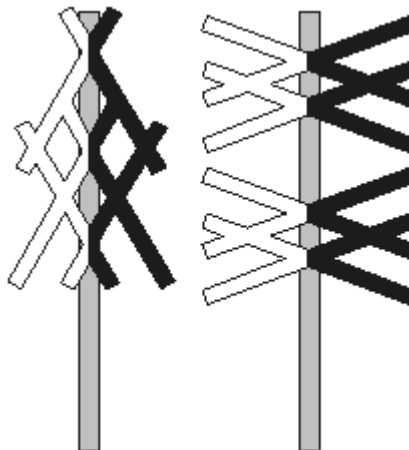


- 1) Wskaźnik W 7 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp1 "Baczność" ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze.
- 2) Wskaźnik W 7 ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych.
- 3) Na stacji wskaźnik W 7 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy.
- 4) Wskaźnika W 7 w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 13 „Wskaźnik torowy”

Oznacza, że należy podnieść noże i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego oraz zachować szczególną ostrożność przy pracach podbijarek, oczyszczarek tłuczni i innych maszyn torowych

Czarno-biała krata lub dwie kraty, każda składająca się z dwóch par czarno-białych ukośników, umieszczone jedna nad drugą

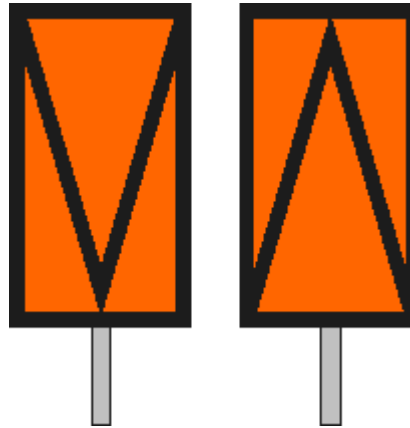


- 1) Wskaźnik W13 stosuje się do oznaczania miejsc, w szczególności przejazdu, mostu, rozjazdu, urządzeń oddziaływania tor-pojazd, czujnika szynowego lub innych urządzeń w torze, przed którymi powinny być podnoszone noże i zamykane skrzydła pługa odśnieżnego podczas oczyszczania toru ze śniegu
- 2) Wskaźnik W 13 ustawia się w odległości 50 m od osłanianego miejsca, z obu stron tego miejsca, przy każdym torze

Wskaźnik W 14 „Wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości”

Oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością.

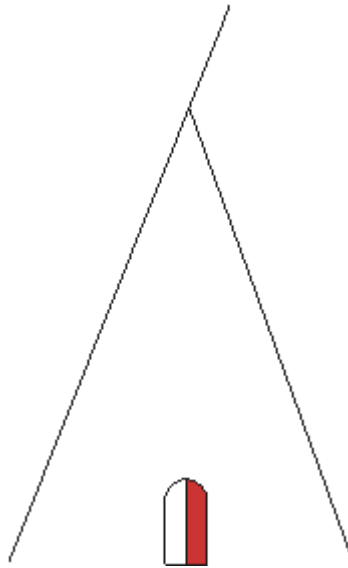
Prostokątna pomarańczowa tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, z drugiej zaś – zwrócony wierzchołkiem ku górze (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku).



- 1) Wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka – tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze

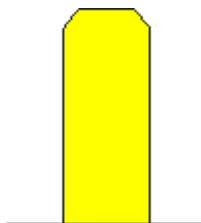
Wskaźnik W17. Oznacza miejsce przy zbiegających się torach, dokąd można zająć tor taborem

Słupek biało - czerwony



1) Wskaźnik W17 (słupek ukresowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów, w miejscu, do którego wolno zająć tor taborem. Miejsce to wyznacza użytkownik bocznicy z uwzględnieniem obowiązującej skrajni i warunków lokalnych (przechyłka, poszerzenie na łuku itp.).

Wskaźnik W 23 „Wskaźnik odcinka izolowanego” początek odcinka torowego lub zwrotnicowego wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów

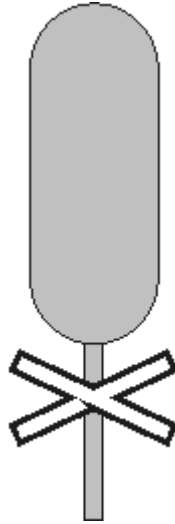


- 1) Wskaźnik W 23 oznacza miejsce, przed którym przetaczany tabor kolejowy powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy
- 2) Wskaźnika W 23 nie oświetla się

Wskaźnik W 31 „Wskaźnik kasowania”

Oznacza, że sygnalizator na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny, nie został oddany do użytku lub jest unieważniony, a sygnały wyświetlone na nim są nieobowiązujące.

Biały ukośny krzyż z czarną obwódką.



Wskaźnik W 31 umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Lp.	strona, §, ust., pkt	treść zmiany	obowiązuje od	data i podpis wprowadzającego

