

BIULETYN

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE

Spółka Akcyjna

Warszawa, dnia 13 kwietnia 2015 r.

Nr 7

ZARZĄDZENIA ZARZĄDU PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

	Str.
Poz. 7 - Zarządzenie Nr 11/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie wprowadzenia zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia „Instrukcji dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych Ir-2 (R7)”.....	2
Poz. 8 - Zarządzenie Nr 12/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 31 marca 2015 r. zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9”.....	5
Poz. 9 - Zarządzenie Nr 15/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 08 kwietnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia „Zasad bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych, remontowych wykonywanych przez pracowników obcych firm na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz wytycznych sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A l bh - 105”.....	13

Załącznik do uchwały Nr 264/2015
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 31 marca 2015 r.

Zarządzenie Nr 11/2015
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 31 marca 2015 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia „Instrukcji dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych Ir-2 (R-7)”

Na podstawie § 9 ust. 1 pkt 23 Regulaminu Zarządu, Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych Ir-2 (R-7)”, stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 16 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27 grudnia 2004 r. wprowadza następujące zmiany:

1) § 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Każdy posterunek nastawczy powinien być wyposażony w:

1) instrukcje:

- a) o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R1),
- b) dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych Ir-2 (R-7),
- c) o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8 (tylko na nastawniach dysponujących),
- d) o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12),
- e) obsługi przejazdów kolejowych Ir-7 (na posterunkach obsługujących przejazdy),
- f) o technice wykonywania manewrów Ir-9,
- g) o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16,
- h) sygnalizacji Ie-1 (E-1),
- i) o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym Ie-5,
- j) obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-8, Ie-9, Ie-10 i Ie-20 (zależnie od obsługiwanych na posterunku nastawczym urządzeń),
- k) o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów Id-4,
- l) o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17,
- m) o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15 (tylko na nastawniach dysponujących),

- n) bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach elektroenergetyki kolejowej EBH-1, EBH-1a, EBH-1b i EBH-1c (na zainteresowanych posterunkach),
 - o) organizacji bezpieczeństwa pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych niskiego napięcia oraz w ich pobliżu let-7 (na zainteresowanych posterunkach),
 - p) teczki zarządzeń antyawaryjnych dla pracowników według branż (R, D, A),
 - r) *inne instrukcje, wytyczne, zarządzenia i regulacje wynikające z charakteru pracy posterunku.*
- 2) dokumentację techniczno - ruchową:
- a) regulamin techniczny lub z niego wyciąg,
 - b) wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów oraz dodatki do wewnętrznego rozkładu jazdy (tylko na nastawniach dysponujących),
 - c) książkę kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym / na przejeździe kolejowym/ oraz wprowadzania i odwołania obostrzeń,
 - d) dziennik uszkodzeń urządzeń łączności,
 - e) dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie,
 - f) dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego lub odstępowego,
 - g) książkę przebiegów (na zainteresowanych posterunkach nastawczych),
 - h) dziennik telefoniczny,
 - i) bloczki rozkazów pisemnych (zależnie od potrzeb),
 - j) inną dokumentację techniczno-ruchową wynikającą z postanowień regulaminu technicznego.
- 3) sprzęt:
- a) niezbędne umeblowanie - zależne od rodzaju urządzeń srk i łączności,
 - b) zegar,
 - c) środki pomocnicze - odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk,
 - d) zapasowe spony iglicowe i zapasowe zamki zwrotnicowe w ilości wskazanej w regulaminie technicznym,
 - e) klucze zapasowe do zwrotnic, wykolejnic lub urządzeń sygnałowych zamykanych na zamki, umieszczone w szafkach lub na tablicach,
 - f) korby do ręcznego przestawiania zwrotnic w ilości co najmniej jedna na każdy okrąg nastawczy - na nastawniach z elektrycznym nastawianiem zwrotnic,
 - g) drągi stalowe do przestawiania zwrotnic scentralizowanych nie wyposażonych w koziółki latarniowe co najmniej jeden na każdy okrąg nastawczy,
 - h) drążek włączający - w nastawniach mechanicznych,
 - i) co najmniej dwie tarcze zatrzymania i dwie tarcze ostrzegawcze przenośne (tarcze ostrzegawcze na nastawniach przylegających bezpośrednio do szlaku),
 - j) reflektor zewnętrzny, przybory sygnałowe: latarka, trąbka, chorągiewka i w razie potrzeby lampa sygnałowa (24 V),
 - k) tubę elektroakustyczną (w razie potrzeby jeżeli nie ma urządzeń megafonowych),
 - l) oświetlenie zastępcze,
 - m) sprzęt przeciwpożarowy wynikający z odrębnych przepisów,
 - n) apteczkę,

- o) skrobaczkę, łopatę żelazną, szczotki i miotły do czyszczenia zwrotnic oraz kliny zastawcze, kliny zwrotnicowe, smar do smarowania zwrotnic, według potrzeby piecyki brykietowe do ogrzewania rozjazdów,
 - p) płyty hamulcowe do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem w ilości wskazanej w regulaminie technicznym (nie mniej niż dwie),
 - q) osprzęt do naftowego i gazowego oświetlenia sygnalizatorów i wskaźników (tam gdzie występuje),
 - r) klucze do przykręcania śrub w rozjazdach,
 - s) płytki do kontroli przylegania iglicy do opornicy oraz do kontroli zamknięć nastawczych,
 - t) sprzęt informatyczny, wynikający z charakteru zadań nałożonych w regulaminie technicznym na personel obsługi,
 - u) szafkę narzędziową wyposażoną w niezbędne narzędzia,
 - v) inny sprzęt przewidziany w regulaminie technicznym (np. ochrony osobistej, tarczki Rd 1 itp.);
- 2) w spisie treści uchyla się tytuł § 22;
- 3) uchyla się § 22.

§ 2.

1. Zarządzenie podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Ujednolicona wersja „Instrukcji dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych Ir-2 (R-7)” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
/ - /

Nr IES1-7200-33/14/15
Rozdzielnik: A, B

Opracował: Waldemar Bujnowski
Nr tel. 47 320 16

Załącznik do uchwały Nr 265/2015
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 31 marca 2015 r.

Zarządzenie Nr 12/2015
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 31 marca 2015 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9”

Na podstawie § 9 ust. 1 pkt 23 Regulaminu Zarządu, Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

W „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9”, stanowiącej załącznik do zarządzenia Nr 6/2012 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24 stycznia 2012 r., ze zmianami, wprowadza następujące zmiany:

1. *W spisie treści tytuł § 16 otrzymuje brzmienie:*
„§ 16. Manewry przez przejazdy kolejowo – drogowo i przejścia dla pieszych”.
2. *W § 2 ust. 2 otrzymuje brzmienie:*
„2. Długość użyteczna toru - długość części toru przeznaczona na postój pociągu lub wagonów, mierzona pomiędzy punktem ustawienia semafora, tarczy zaporowej lub manewrowej a ukresem, końcem odcinka izolowanego, punktem zwalniającym przebieg pociągu, miejscem usytuowania wykolejnicy lub miejscem przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia, jeżeli są one czynne w czasie postoju pociągu lub wagonu; jeżeli przy torze nie znajduje się semafor, tarcza zaporowa lub manewrowa, to długość użyteczną określa odległość między ukresami.”.
3. *W § 7:*
 - 1) *ust. 3 pkt 11 otrzymuje brzmienie:*
„11) sprawdzenie stanu oświetlenia rejonu manewrowego przy niedostatecznej widoczności;”;
 - 2) *ust. 8 otrzymuje brzmienie:*
„8. Przed jazdą przez przejazd kolejowo – drogowy (przejścia) należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).”.
4. *W § 8 ust. 1 pkt 2 lit. h otrzymuje brzmienie:*
„h) czy przejazdy kolejowo – drogowo (przejścia) są wolne od pojazdów kolejowych, w żłobkach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,”.
5. *W § 9 ust. 7 otrzymuje brzmienie:*
„7. Podczas jazdy manewrowych przez przejazdy kolejowo – drogowo (przejścia), miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał „Baczność”.”.

6. W § 10:

1) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać tego pojazdu. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń uniemożliwiających dalszą jazdę, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch przez tę zwrotnicę może się odbyć po zezwoleniu wydanym przez pracownika posterunku nastawczego na podstawie stwierdzenia należytego stanu i prawidłowego działania zwrotnicy wraz z napędem przez upoważnionych do tego pracowników.”;

2) ust. 24 otrzymuje brzmienie:

„24. Podczas wykonywania manewrów, kierownik manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący skład, jego drogę przebiegu, pracowników drużyny manewrowej oraz mógł porozumiewać się sygnałami zarówno z nimi jak i pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego składu manewrowego i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym powinien znajdować się pracownik, który ma obowiązek obserwowania drogi przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał „Stój”. Jeżeli pracownik nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym, wówczas powinien on poprzedzać pieszko (idąc obok toru) pchany skład manewrowy. Przy niedostatecznej widoczności pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy.

Przy dojeżdżaniu do stojącego pojazdu kolejowego w celu ich sprzęgnięcia w czasie niedostatecznej widoczności, przy czole stojących pojazdów kolejowych powinien znajdować się uprawniony pracownik i oświetlać latarką stojący pojazd kolejowy. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgnięcia oraz ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprzęgnięciu pojazdu kolejowego.”;

3) ust. 27 otrzymuje brzmienie:

„27. Manewry mogą być wykonywane na torach zajętych przez inne pojazdy kolejowe, dlatego należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, pojazdów kolejowych i ładunku. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków. Zasadnicza prędkość jazdy manewrowej wynosi 25 km/h, z wyjątkiem przypadków określonych w tabeli:

Pkt	Prędkość w km/h	W miejscach lub przypadkach:
1)	40	jeżeli pojazd trakcyjny luzem lub ciągniony skład manewrowy jedzie po torze wolnym, a prowadzący pojazd został o tym powiadomiony, za wyjątkiem jazdy po rozjazdach
2)	20	a) jazdy przez przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia niestrzeżone
		b) jazdy w kierunku szlaku za wyprawionym pociągiem
3)	15	a) jazdy składu manewrowego pojazdami kolejowymi naprzód po torze głównym o spadku ponad 2,5‰, a pojazd trakcyjny nie mógł być umieszczony od strony spadku
		b) podpychania składu do górki rozrządowej na sygnał na tarczy rozrządowej „Podepchnąć skład do górki”
4)	10	a) wykonywania manewrów z wagonami zajętych przez podróżnych, za wyjątkiem manewrowania po zabezpieczonej drodze przebiegu lub z wagonami posiadającymi blokadę drzwi sterowaną z kabiny maszynisty
		b) manewrowania wagonami z przesyłkami nadzwyczajnymi po uprzednim zawiadomieniu maszynisty przez kierownika manewrów
		c) manewrowania wagonami z towarami niebezpiecznymi, z wyjątkiem przypadków wymienionych w pkt 6 lit. b, gdzie obowiązuje prędkość mniejsza
5)	5,4 (1,5 m/s)	dojeżdżania odpręgów staczanych lub odrzucanych do stojących pojazdów na zautomatyzowanych górkach rozrządowych wyposażonych w urządzenia docelowego hamowania wagonów
6)	5 (jeżeli regulamin techniczny i regulamin pracy bocznic kolejowej nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości)	a) rozprzęgania odpręgów drążkiem
		b) manewrowania wagonami z towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepką ostrzegawczą nr 8 i znakiem manewrowania nr 15 oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z RID lub oznaczonych kolorowymi pasami zgodnie z Zał.2 do SMGS
		c) jazdy składu manewrowego pojazdami kolejowymi naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym
		d) spychania wagonów z górki rozrządowej na sygnał na tarczy rozrządowej „Pchać z umiarkowaną prędkością”
		e) manewrowania pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym
7)	3,6 (1 m/s)	dojeżdżania odpręgów staczanych lub odrzucanych do stojących pojazdów
8)	3	a) sygnału na tarczy rozrządowej „Pchać powoli” (jeżeli regulamin techniczny nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości)
		b) dojeżdżania do stojących pojazdów kolejowych
		c) manewrowania pojazdów kolejowych za pomocą urządzeń mechanicznych (np. urządzenia do podciągania, przesuwania, obracania itp.)

W czasie złych warunków atmosferycznych, w razie niedostatecznej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujące pojazdy kolejowe mogły być zatrzymane natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.”

7. W § 11:

1) ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) na tory prowadzące na obrotnicę, przesuwnicę, wagi pomostowe z przerwanym tokiem szyn albo na tory prowadzące do budynków lub w kierunku bram, jak również przez przejazdy kolejowo – drogowe (przejścia) niezabezpieczone rogatkami lub niestrzeżone przez pracownika;”;

2) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Pojazd kolejowy wymagający zachowania szczególnej ostrożności podczas manewrowania nie powinien uderzać się z innymi pojazdami kolejowymi. Pojazdy kolejowe wymagające szczególnie ostrożnego manewrowania oznakowane są nalepkami, znakami lub napisami.”;

3) w ust. 8:

a) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) wagony oznaczone nalepką ostrzegawczą nr 8 lub znakiem manewrowania nr 15;”;

b) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) wagony cysterny oznaczone pasem koloru pomarańczowego zgodnie z RID oraz wagony cysterny oznaczone kolorowymi pasami zgodnie z Zał.2 do SMGS;”;

4) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Wagony, które oznaczone są znakiem manewrowania nr 13 wolno odrzucać i staczać pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany hamulcem ręcznym, a jeżeli jest to niemożliwe dwoma płozami hamulcowymi. Pozostałe wagony, które wolno odrzucać i staczać pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany hamulcem ręcznym lub płozami, określają regulacje wewnętrzne przewoźnika kolejowego.”.

8. W § 14 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresu, przejazdu kolejowo - drogowego (przejścia) lub innego miejsca, które powinno być wolne od pojazdów kolejowych, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na ewentualne przesunięcia się odstawionych pojazdów kolejowych, wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych lub uderzenia przez inne pojazdy kolejowe.”.

9. § 16 otrzymuje brzmienie:

„§ 16.

Manewry przez przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia dla pieszych

1. Manewry przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatki. Jeżeli przejazdy i przejścia nie są chronione rogatkami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h;
- 2) zbliżając się do przejazdu kolejowo - drogowego, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy „Baczność”;
- 3) w razie pchania składu manewrowego, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

2. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo – drogowe 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.

3. Odrzucanie wagonów przez przejazd kolejowo - drogowy (przejście) bez rogatek może odbywać się pod warunkiem, że przejazd kolejowo – drogowy (przejście) w tym czasie jest strzeżony przez uprawnionego pracownika przewoźnika kolejowego, a ruch drogowy i pieszy zostanie na czas prac wstrzymany.

4. *W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia należy umieścić w regulaminie technicznym i regulaminie pracy bocznicy kolejowej.*”.

10. W § 17:

1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. *Podczas manewrowania wagonami z ludźmi lub w pobliżu miejsca, w których pracują ludzie, załadowanymi ładunkiem ulegającym przesunięciu, wagonami z przesyłką nadzwyczajną oraz wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi i wagonami oznaczonymi nalepkami, znakami lub napisami (załącznik nr 2 i Instrukcja Ir-16) należy zachować szczególną ostrożność.*”;

2) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Warunki manewrowania i przewozu towarów niebezpiecznych regulują:

- 1) *Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID);*
- 2) *Załącznik nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);*
- 3) *Instrukcja o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Ir-16);*
- 4) *regulacje wewnętrzne przewoźników kolejowych.*”;

3) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. *Podczas manewrów z przesyłką nadzwyczajną należy zastosować szczególne środki ostrożności przestrzegając ustalonych dla danej przesyłki warunków przewozu.*”;

4) uchyla się ust. 6.

11. W § 20 ust. 4 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) *tuż przed przejazdami kolejowo – drogowymi i na przejazdach kolejowo- drogowych;*”.

12. W § 21 ust. 2 uchyla się pkt 17, 19 i 23.

13. W § 22:

1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. *Jako długość pociągu przyjmuje się długość jego składu wraz z czynnymi pojazdami trakcyjnymi. Długość pociągu określa się w metrach.*”;

2) ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) *dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h, dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 t oraz dla pociągów wykonujących międzynarodowe przewozy kolejowe jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem z napędem.*”.

14. W § 23 ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) chorągiewkę sygnałową, a przy niedostatecznej widoczności latarkę sygnałową;”.

15. Załącznik 2 otrzymuje brzmienie:

„Załącznik 2.

Oznaczenia na wagonach

Wybrane oznaczenia, znaki manewrowania oraz nalepki i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów



Znak ostrzegawczy - zabroniony przejazd przez górkę rozrządową o promieniu krzywizny (w płaszczyźnie pionowej) mniejszym, niż podany pod znakiem.

Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.



Znak ostrzegawczy - dopuszcza się manewrowanie przez górkę rozrządową tylko przy zachowaniu szczególnych środków ostrożności.

Znak dotyczy wagonów na wózkach z rozstawem osi wewnętrznych ponad 14 m. Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.

Ostrożnie przetaczać

Konieczność ostrożnego manewrowania.

Napis koloru białego, na jasnym tle – czarny. Umieszczony na każdej ścianie bocznej z lewej strony, a w przypadku braku miejsca – z prawej strony. Na wagonach-cysternach napis umieszczony na dennicach.



Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, zakazujący jazdy z otwartymi i nie zaryglowanymi przesuwными ścianami i dachem (przesuwne segmenty pudła).

Poza tym na wagonie obok znaku należy umieścić napis: „Podczas jazdy dach i ściany powinny być zamknięte i zaryglowane”.

Znak umieszczony na ścianie wagonu.



Przejazd przez hamulce torowe oraz inne urządzenia hamujące lub rozrządowe w trakcie ich działania jest zabroniony.



Zakaz rozrządzania na górkach rozrządowych.

Znaczenie znaku:

- zachować szczególne środki ostrożności przy rozformowaniu /formowaniu pociągu,
- wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.



Wzór Nr 15 RID/SMGS

Zakaz odrzutu i staczania z górek rozrządowych.

Znaczenie znaku:

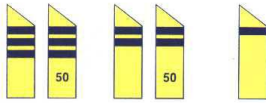
- zakaz odrzucania i staczania z górek rozrządowej,
- wagon musi być odstawiany i włączany pojazdem trakcyjnym,
- wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.



Wzór Nr 13 RID/SMGS
Ostrożnie przetaczać



Wzór Nr 8 RID/SMGS
Materiały żrące

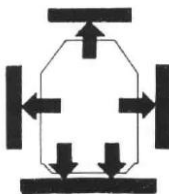


Znaki na wagonach z przewodem elektrycznego ogrzewania informujące o przeznaczeniu przewodu w zależności od wielkości napięcia (1000, 1500 lub 3000 V) oraz rodzaju prądu stosowanego na liniach zelektryfikowanych. Sprzęgu śrubowego między wagonami nie wolno rozłączać przed rozczepieniem przez rewidenta taboru przewodów ogrzewania elektrycznego i ostrzega przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym. Znaki umieszcza się na dolnej części słupków narożnych po stronie bocznej i czołowej, a na wagonach nie mających słupków narożnych - na tablicy blaszanej.



Znak ostrzegawczy przed porażeniem prądem na wagonach, przy których najwyższy stopień lub szczebel drabinki znajduje się na wysokości większej, niż 2 m nad górną powierzchnią główki szyny:

Kolor znaku - żółty odblaskowy; strzałka oraz obwódka koloru czarnego dla taboru nowego oraz naprawianego, wielkość znaku dostosowana do miejsca, w którym jest on umieszczony.



Nalepka dla przesyłek z przekroczoną skrajnią.
Wagonów oznaczonych taką nalepką nie wolno odrzucać i staczać oraz na tak oznaczony wagon nie wolno odrzucać i staczać innych pojazdów.



Baczność ! Dozorca w wagonie !

§ 2.

1. Zarządzenie podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Ujednolicona wersja „Instrukcji o technice wykonywania manewrów Ir-9” podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2015 r.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
/ - /

Nr IES1-7200-23/14/15

Rozdzielnik: A, B

Opracował: Waldemar Bujnowski
Nr tel. 47 320 16

9

Załącznik do uchwały Nr 283/2015
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 08 kwietnia 2015 r.

Zarządzenie Nr 15/2015
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 08 kwietnia 2015 r.

w sprawie wprowadzenia „Zasad bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych, remontowych wykonywanych przez pracowników obcych firm na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz wytycznych sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ibh - 105”

Na podstawie § 9 ust. 1 pkt 23 Regulaminu Zarządu, Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarządza, co następuje:

§ 1.

Wprowadza do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Zasady bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych, remontowych wykonywanych przez pracowników obcych firm na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz wytyczne sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ibh - 105” stanowiące załącznik do zarządzenia.

§ 2.

1. Zarządzenie podlega opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Zasady, o których mowa w § 1, podlegają opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie w ciągu 14 dni po opublikowaniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
/ - /

Nr IBH-130-22/15

Rozdzielnik:
A, B,

Opracowała:

Aleksandra Zielska tel.: 47 322 45

Wydawca: Centrala PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Redakcja: Wydział organizacji i obsługi organów Spółki
Biuro Zarządu
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
tel. (022) 473-24-07

Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest przeznaczony dla komórek organizacyjnych Centrali Spółki, jednostek organizacyjnych Spółki, przewoźników kolejowych oraz innych kontrahentów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Egzemplarze Biuletynu są do nabycia w siedzibach zakładów linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
