

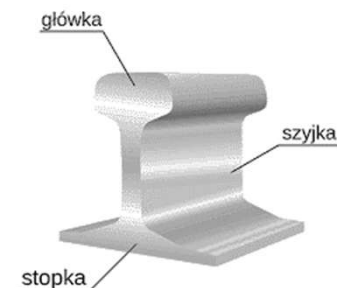
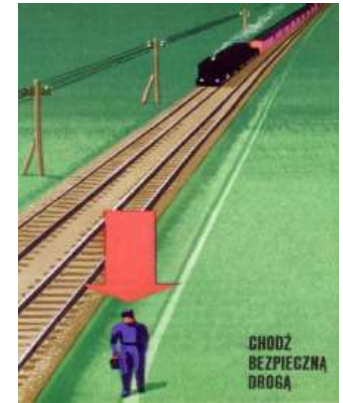
**Zasady BHP  
z zakresu bezpiecznego poruszania się  
na terenie kolejowym  
oraz wybrane sygnały  
stosowane na sieci linii kolejowych  
zarządzanych przez PKP Polskie Linie  
Kolejowe S.A.**

**05.01.2024 r.**



# Zasady poruszania się na terenie kolejowym:

1. Pracownicy wykonujący pracę na terenie kolejowym, zobowiązani są **korzystać z wyznaczonych dróg dojścia**.
2. Pracownicy mają obowiązek zgłaszać się do pracy w stanie **trzeźwym, wypoczętym i nie będąc pod wpływem środków odurzających**.
3. Przed przejściem przez tory należy **sprawdzić czy nie ma przeszkód do przejścia** i przechodzić przez tory prostopadle do osi.
4. **Nie wolno stawiać stóp na główkach szyn.**



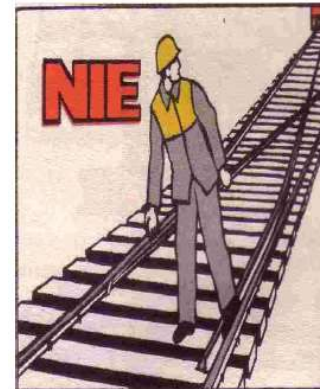
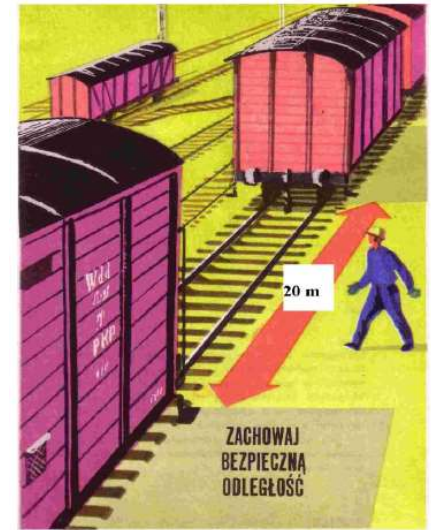
# Zasady poruszania się na terenie kolejowym:

5. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu po nich pociągów lub pojazdów kolejowych, jeżeli odległość między osiami sąsiednich torów jest **mniejsza niż 5,6 metrów**.
6. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach pojazdów kolejowych.
7. Podczas ruchu taboru nie wolno przebywać na zderzakach sprzęgniętych pojazdów kolejowych, na ładunkach i dachach wagonów.
8. **Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub pojazdem kolejowym.**



# Zasady poruszania się na terenie kolejowym:

9. Przy przechodzeniu przez tory, na których stoją pojazdy kolejowe należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi pojazdami kolejowymi, jeżeli odległość między nimi wynosi **co najmniej 20 metrów** lub obejść stojące pojazdy kolejowe w odległości **co najmniej 10 metrów** od ostatniego pojazdu.
10. Zabronione jest wskakiwanie do i wyskakiwanie z pojazdów kolejowych.
11. Należy **unikać chodzenia po rozjazdach**. Jeśli zaistnieje konieczność przejścia przez rozjazd, **nie wolno stawiać stopy na główkach szyn oraz pomiędzy ruchomymi częściami rozjazdu** (pomiędzy iglicą a opornicą).



# Zasady poruszania się na terenie kolejowym:

12. Nie wolno przechodzić pomiędzy pojazdami kolejowymi, którymi są wykonywane manewry, a rampami, magazynami i innymi obiektami przylegającymi do toru, na którym wykonywane są manewry.
13. Nie wolno chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach służących do naprawy infrastruktury kolejowej oraz pozostałych po naprawie.
14. Nie wolno chodzić po kopcach śniegu, lodu, piasku i kamieni.
15. Jeśli tabor znajduje się na torze zelektryfikowanym, nie wolno chodzić i przebywać na dachach wagonów, zbiornikach cystern i kontenerach, a także na przewożonych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest **większa od 1 metra** licząc od podłogi wagonu.





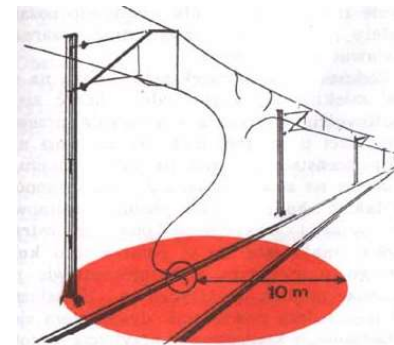
# Zasady poruszania się na terenie kolejowym:

16. **Zabrania się dotykania** przewodów trakcyjnych zarówno bezpośrednio jak i pośrednio, **a także zbliżania na odległość mniejszą niż 1,5 metra** jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nieprzystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia.
17. Zabrania się zatrzymywania spalinowego pojazdu trakcyjnego, tak, aby wylot spalin znajdował się bezpośrednio pod izolatorem, na którym zawieszone są przewody sieci trakcyjnej.
18. Zabrania się wchodzenia na konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej.



# Zasady poruszania się na terenie kolejowym:

19. W przypadku zerwania sieci jezdnej **zabrania się zbliżania ludzi na odległość mniejszą niż 10 metrów** od leżących na ziemi (szynie) przewodów. O zaistniałym fakcie należy niezwłocznie powiadomić w sposób dostępny dyżurnego ruchu zarządcy infrastruktury i ponadto:
- a. do czasu uszynienia sieci jezdnej przez pogotowie sieciowe uszyniaczami ochronnymi, odcinek sieci z zerwanymi przewodami należy dozorować aby wykluczyć możliwość zbliżenia się ludzi na odległość mniejszą niż 10 metrów od leżących na ziemi przewodów;
  - b. czynności związane z ratowaniem zdrowia lub życia ludzkiego, wymagające zbliżenia się do zerwanego przewodu na odległość niebezpieczną mogą być wykonywane po wyłączeniu napięcia z sieci jezdnej i jej uszynieniu przez wyspecjalizowane służby (np. pogotowie sieciowe);
  - c. ze względu na możliwość powtórnego załączenia napięcia przez układy automatyki zasilania, zabronione jest ściąganie przewodów z szyn lub ich dotykanie przed założeniem uszyniaczy ochronnych.



# Zasady poruszania się na terenie kolejowym:

20. Osoby znajdujące się w strefie występowania napięcia krokowego (w przypadku zerwania sieci trakcyjnej, energetycznej, itp.) powinny opuścić tę strefę w sposób wykluczający możliwość pojawienia się niebezpiecznej wartości tego napięcia, np. oddalać się z zagrożonego terenu skokami, utrzymując złączone stopy.

21. **Zabrania się przekakiwania przez tory, kanały, studzienki i in.** Przy przechodzeniu przez kanał **należy korzystać z pomostów o szerokości minimum 1 metr !**

22. **W porze ciemnej należy oświetlać teren przed sobą za pomocą latarki.** Chodzenie w porze ciemnej bez sprawnej latarki jest zabronione.





# Zagrożenia występujące podczas wykonywania pracy na terenie kolejowym

**Pracownik wykonujący prace na terenie kolejowym narażony jest na:**

- **Poślizgnięcie, potknięcie i upadek na tym samym poziomie – podczas przechodzenia** przez tory, **na międzytorzu, peronach**, podłogach budynków, itp.;
- Upadek na niższy poziom – upadek z peronów, obiektów inżynieryjnych (mosty, wiadukty), budowli, schodów, drabin, itp.;
- Wpadnięcie do zagłębienia – studzienka, wykop, itp.;
- Potrącenie, przejechanie przez tabor kolejowy lub maszyny;
- Uderzenie przez przedmioty wystające z przejeżdżającego taboru lub maszyny;
- Uderzenie przez spadające, wyrzucone przedmioty z przejeżdżających wagonów;

# Zagrożenia występujące podczas wykonywania pracy na terenie kolejowym

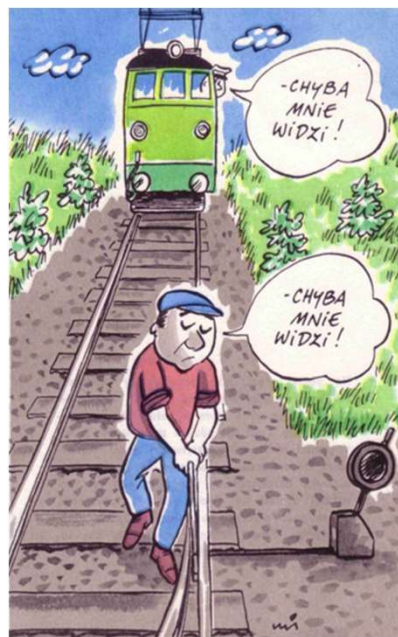
Pracownik wykonujący prace na terenie kolejowym narażony jest na c.d.:

- Zgniecenie kończyn ruchomymi częściami rozjazdu;
- Pochwycenie przez przemieszczający się tabor;
- Przygniecenie spadającymi, przemieszczającymi elementami znajdującymi się na terenie kolejowym;
- Zapróśzenie oka pyłami w wyniku podmuchu powietrza do przejeżdżającego taboru;
- Porażenie prądem z sieci trakcyjnej i innych urządzeń elektrycznych;
- Kontakt z substancjami chemicznymi przewożonymi drogą kolejową.



# Wybrane wskazania dotyczące ograniczenia i eliminacji występujących zagrożeń

- Pracownicy wykonujący pracę na terenie kolejowym zobowiązani są **przestrzegać obowiązujące przepisy w zakresie bhp**;
- Pracownicy wykonujący pracę w obrębie czynnych torów kolejowych mają **obowiązek stosowania kamizelek odblaskowych koloru pomarańczowego**;



# Wybrane wskazania dotyczące ograniczenia i eliminacji występujących zagrożeń

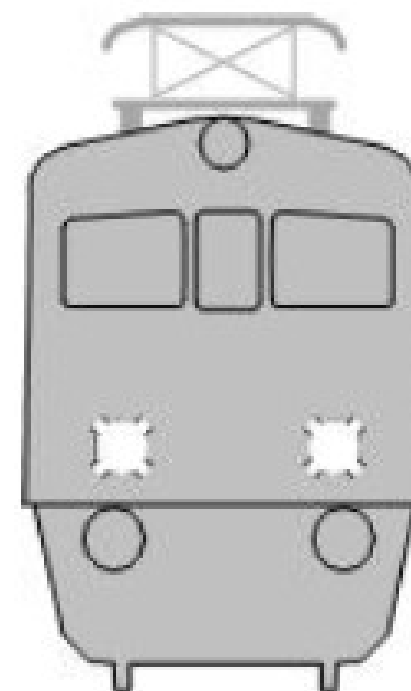
---

- Pracownicy wykonujący powierzone zadanie na terenie kolejowym mają obowiązek **stosować odpowiednie do rodzaju zagrożeń przydzielone środki ochrony indywidualnej**;
- Wszystkie **prace w obrębie czynnych torów kolejowych winny być wykonywane przez co najmniej dwie osoby**, z których jedna pełni rolę asekuracyjną;
- **Zabrania się wykonywania prac w obrębie czynnych torów w czasie ograniczonej widoczności przez mgłę i intensywne opady deszczu.**

## Wyciąg z Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)

### Sygnal A1 „Alarm”

Dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdawki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie, jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdka lub syreny lokomotywy, trąbki, gwizdka lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie, przy czym przez pojęcie „gwizdawki lub syreny lokomotywy” należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych:





## Wyciąg z Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)

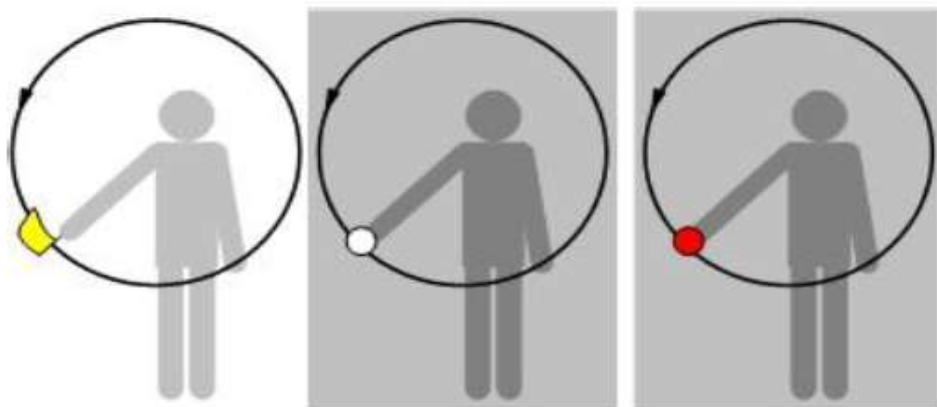
### Sygnal D 2 „Stój” dawany ręcznie

#### Dzienny

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką

#### Nocny

Zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem



Sygnal należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty.

### Sygnal D 3 „Stój” - dźwiękowy



Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone.

## Wyciąg z Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)

### Sygnal A2 „Pożar”



Jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdawki lub syreny lokomotywy (*dźwiękowymi urządzeniami ostrzegającymi lokomotywy*), gwizdawki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie

- a) sygnał „Pożar” daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym;
- b) pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału „Pożar” i powiadomić straż pożarną; jeżeli pracownik ten nie ma przyrzędu do dawania sygnałów dźwiękowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego odpowiedni przyrząd sygnałowy;
- c) maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie stacji oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy, a niezależnie od tego, pracownicy kolei powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego.

# Dziękuję za uwagę...

## Bezpiecznej pracy!

