

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

I. Zasady poruszania się na terenie kolejowym:

1. Pracownicy wykonujący pracę na terenie kolejowym, zobowiązani są korzystać z wyznaczonych dróg dojścia.
2. Pracownicy drużyn trakcyjnych poruszający się lub wykonujący czynności w torach zobowiązani są mieć na sobie kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego z elementami odblaskowymi kl. II.
3. Pracownicy mają obowiązek zgłaszać się do pracy w stanie trzeźwym, wypoczętym i nie będąc pod wpływem środków odurzających.
4. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do osi.
5. Nie wolno stawiać stóp na główkach szyn.
6. 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).
7. Należy zachować szczególną ostrożność podczas poruszania się po terenie kolejowym (tłuczeń, podkłady kolejowe), nie stąpać po zakryciach studzienek i innych elementów infrastruktury torowej.
8. 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.
9. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach pojazdów kolejowych.
10. Podczas ruchu taboru nie wolno przebywać na zderzakach sprzęgniętych pojazdów kolejowych, na ładunkach i dachach wagonów.
11. 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.
12. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub pojazdem kolejowym.
13. Zabronione jest wskakiwanie do i wyskakiwanie z pojazdów kolejowych.

14. Nie wolno przechodzić pomiędzy pojazdami kolejowymi, którymi są wykonywane manewry, a rampami, magazynami i innymi obiektami przylegającymi do toru, na którym wykonywane są manewry.
15. Nie wolno chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach służących do naprawy infrastruktury kolejowej oraz pozostałych po naprawie.
16. Nie wolno chodzić po kopcach śniegu, lodu, piasku i kamieni.
17. 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.
18. Zabrania się dotykania przewodów trakcyjnych zarówno bezpośrednio jak i pośrednio, a także zbliżania na odległość mniejszą niż 1,4 metra jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nieprzystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia.
19. Zabrania się zatrzymywania spalinowego pojazdu trakcyjnego, tak, aby wylot spalin znajdował się bezpośrednio pod izolatorem, na którym zawieszone są przewody sieci trakcyjnej.
20. Zabrania się wchodzenia na konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej.
21. W przypadku zerwania sieci jezdnej zabrania się zbliżania ludzi na odległość niebezpieczną, tzn. mniejszą niż 10 m 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, by wykluczyć możliwość zbliżenia się ludzi na odległość mniejszą niż 10 m 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.
21. 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.
22. Zabrania się przeskakiwania przez tory, kanały, studzienki i in.
23. Przy przechodzeniu przez kanał należy korzystać z pomostów o szerokości minimum 1 metr.

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

II. Zagrożenia występujące podczas wykonywania pracy na terenie kolejowym:

Pracownik wykonujący prace na terenie kolejowym narażony jest na:

1. Poślizgnięcie, potknięcie i upadek na tym samym poziomie – podczas przechodzenia przez tory, na międzytorzu, peronach, podłogach budynków, itp.;
2. Upadek na niższy poziom – upadek z peronów, obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty), budowli, schodów, drabin, itp.;
3. Wpadnięcie do zagłębienia – studzienka, wykop, itp.;
4. Potrącenie, przejechanie przez tabor kolejowy lub maszyny;
5. Uderzenie przez przedmioty wystające z przejeżdżającego taboru lub maszyny;
6. Uderzenie przez spadające, wyrzucone przedmioty z przejeżdżających wagonów;
7. Zgniecenie kończyn ruchomymi częściami rozjazdu;
8. Pochwycenie przez przemieszczający się tabor;
9. Przygniecenie spadającymi, przemieszczającymi elementami znajdującymi się na terenie kolejowym;
10. Zaproszenie oka pyłami w wyniku podmuchu powietrza do przejeżdżającego taboru;
11. Porażenie prądem z sieci trakcyjnej i innych urządzeń elektrycznych;
12. Kontakt z substancjami chemicznymi przewożonymi drogą kolejową.

III. Wybrane wskazania dotyczące ograniczenia i eliminacji występujących zagrożeń:

1. Pracownicy wykonujący pracę na terenie kolejowym zobowiązani są przestrzegać obowiązujące przepisy w zakresie bhp.
2. Pracownicy wykonujący pracę w obrębie czynnych torów kolejowych mają obowiązek stosowania kamizelek ostrzegawczych koloru pomarańczowego z elementami odblaskowymi klasy II.
3. Pracownicy wykonujący powierzone zadanie na terenie kolejowym mają obowiązek stosować odpowiednie do rodzaju zagrożeń przydzielone środki ochrony indywidualnej.
4. Wszystkie prace w obrębie czynnych torów kolejowych winny być wykonywane przez co najmniej dwie osoby, z których jedna pełni rolę asekuracyjną.
5. Zabrania się wykonywania prac w obrębie czynnych torów w czasie ograniczonej widoczności przez mgłę i intensywne opady deszczu.

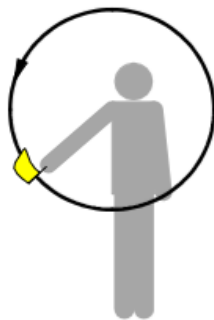
IV. Wyciąg z Instrukcji sygnalizacji le-1 (E-1)

1. Sygnały D2 i D3 „Stój”:

Sygnał D 2 „Stój” dawany ręcznie:

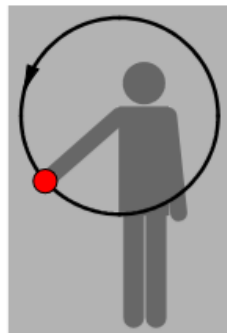
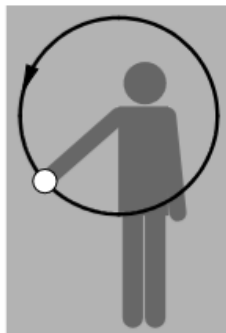
Dzienny

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką



Nocny

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



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

Sygnał D 3 „Stój” – dźwiękowy:



Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone

UWAGA:

Sygnały D 2 i D 3 należy dawać jednocześnie.

2. Sygnał A2 „Pożar”:

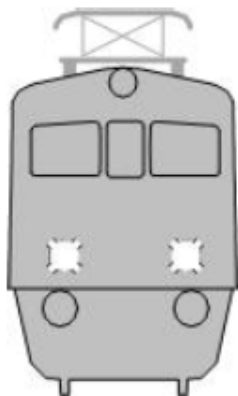


Jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, dźwiękowego urządzenia ostrzegającego lokomotywy, gwizdanki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie:

- sygnał „Pożar” daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym,
- 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.

3. Sygnał A1 „Alarm”:



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



Opracował:

Gł. Specjalista ds. BHP
/Mikołaj Brabletz/