

Do użytku wewnętrznego

**CENTRALA ZBYTU WĘGLA „WĘGLOZBYT” S.A.
SKŁADOWISKO WĘGLA
ul. Węglowa 4, 63-400 Ostrów Wlkp.**

Instrukcja sygnalizacji na bocznicy

Z A T W I E R D Z A M:

Dyrektor Składowiska

Sławomir Piłarski
Ostrów Wlkp., dnia

Ostrów Wlkp.
2 0 2 2

Składowisko Węgla 63-400 Ostrów Wielkopolski ul. Węglowa 4; Tel. 62 734 92 88, Fax 62 734 94 00

Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT Spółka Akcyjna
ul. Kościuszki 30 Tel. 32 757 36 00
40-048 Katowice Fax 32 757 36 01
BDO: 000072618 www.czw.com.pl

NIP: 634-001-35-65
REGON 271832934
czw@czw.com.pl

Sąd Rejonowy Katowice-Wschód w Katowicach
KRS 0000059625

PRZEPIS WEWNĘTRZNY
określający zasady i wymagania dotyczące sygnalizacji na bocznicy kolejowej

PODSTAWA PRAWNA

Niniejsza regulacja wewnętrzna opracowana została na podstawie postanowień art. 19 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, oraz w oparciu o postanowienia:

- 1) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- 2) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
- 3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie

w brzmieniu obowiązującym.

OŚWIADCZENIE UŻYTKOWNIKA BOCZNICY KOLEJOWEJ

Niniejszy przepis wewnętrzny spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

.....
(podpis użytkownika bocznicy)

Spis treści

	strona
Rozdział I. Postanowienia ogólne	4
§ 1. Sygnały i wskaźniki stosowane na bocznicy	4
Rozdział II. Sygnały stosowane na bocznicy	6
§ 2. Sygnały zamknięcia toru (Z)	6
§ 3. Sygnały zatrzymania podawane na tarczach manewrowych (Ms)	7
§ 4. Sygnały zatrzymania podawane tarczami przenośnymi (D)	7
§ 4. Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby (Rm, D)	8
§ 5. Sygnały na taborze (Tb)	10
§ 6. Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegawczym pojazdu kolejowego (Rp)	11
§ 7. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)	11
§ 8. Sygnały alarmowe (A)	12
Rozdział III. Wskaźniki stosowane na bocznicy	14
§ 9. Wskaźniki	14
§ 10. Wskaźniki zwrotnicowe (Wz)	14
§ 11. Wskaźniki ogólnoeksploatacyjne (W)	16
Rozdział VII. Postanowienia końcowe	17
§ 35. Wskazówki administracyjne	17
SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ	18

Rozdział I.

Postanowienia ogólne

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem – maszynista lokomotywy pociągowej lub manewrowej, kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, drezyny i wózka motorowego lub maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej oraz prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej, zwany dalej w skrócie „maszynistą”.

§ 1. Sygnały i wskaźniki stosowane na bocznicy

Sygnały i wskaźniki służą do wzajemnego porozumiewania się personelu kolejowego i personelu użytkownika bocznicy, w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji pracy manewrowej.

1. Sygnał jest to znak umowny lub zespół tych znaków, za pomocą których podaje się nakaz wykonania określonych czynności, związanych z manewrami lub bezpieczeństwem mienia, pracowników i osób trzecich.

Sygnały mogą być:

- 1) nadawane przez sygnalizatory przytorowe;
- 2) przekazywane przez stałe lub przenośne tarcze albo latarnie;
- 3) dawane przez osoby do tego uprawnione;
- 4) umieszczone na pojazdach kolejowych;
- 5) ostrzegawcze i alarmowe.

Sygnały dzieli się na wzrokowe i słuchowe. Sygnały wzrokowe dzieli się na kształtowe i świetlne, dzienne i nocne. Sygnały świetlne mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy.

Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także w dzień, w warunkach ograniczonej widoczności (mgła, opady atmosferyczne itp.). Zasada ta odnosi się przede wszystkim do sygnałów drogowych oraz do innych właściwych przyborów sygnałowych.

Sygnał, który nie odpowiada ~~ściśle~~ obrazowi ustalonemu rozporządzeniem, **jest sygnałem wątpliwym**.

Każdy sygnał wątpliwy należy rozumieć w taki sposób, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.

W przypadku spostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sprzecznych sygnałów należy stosować się do tego sygnału, który zapewnia zachowanie większego stopnia bezpieczeństwa ruchu.

Każdy pracownik zatrudniony lub przebywający na terenie bocznicy Centrali Zbytu Węgla „Węglózbyt” S.A. Składowiska Węgla w Ostrowie Wlkp. (dalej tylko „bocznica”), powinien umieć i obowiązany jest podawać sygnał zatrzymania manewrującego składu „Stój” oraz sygnały: „Alarm” i „Pożar”, w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.

2. Wskaźnik jest to znak umowny, za pomocą którego podaje się nakazy lub polecenia oraz informacje nie objęte sygnałami, związane z manewrami lub bezpieczeństwem

Instrukcja sygnalizacji na bocznicy
mienia, pracowników i osób trzecich.

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. Wskaźniki mogą być zwrotnicowe i ogólnoeksploatacyjne.

Zaleca się, aby wskaźniki stosowane w postaci tablic wykonywane były z materiałów odbaskowych.

Wskaźników stosowanych jako tablice nie oświetla się, chyba że przepisy rozporządzenia stanowią inaczej.

3. W sygnalizacji na bocznicach stosuje się:
 - 1) sygnały, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności związanych z manewrami taboru kolejowego, bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób:
 - a) zatrzymania, podawane tarczą manewrową (Tm),
 - b) zamknięcia toru (Z),
 - c) ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby (Rm, D),
 - d) na pojazdach kolejowych (Tb),
 - e) dawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego (Rp)
 - f) dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)
 - g) alarmowe (A);
 - 2) wskaźniki, za pomocą których przekazuje się nakazy lub polecenia nieobjęte sygnalami oraz informacje związane z manewrami lub bezpieczeństwem ruchu, mienia kolejowego i osób (Wz, W).
4. Wzory sygnałów i wskaźników podane w załączniku Nr 3 do przywołanego na wstępie rozporządzenia *Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji*, a stosowane na bocznicach określa niniejsza instrukcja.

Rozdział II.

Sygnały stosowane na bocznicach

§ 2. Sygnały zamknięcia toru (Z).

1. Na bocznicach sygnały zamknięcia toru stosuje się:

1) Na końcu torów, przed kozłami oporowymi:

Tarcza zaporowa nadaje następujące sygnały zabraniające albo zezwalające na jazdę po torach bocznicowych.

Sygnal Z1 „Stój”

Dzienny i nocny

kreska pozioma czarna na tle białej
okrągłej tarczy



Sygnal Z2 „~~Jazda~~ dozwolona”

Dzienny i nocny

kreska ukośna czarna, pod kątem 45°
w górę ku stronie prawej, na tle białej
okrągłej tarczy



Manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza tarczę zaporową na sygnal Z2 „~~Jazda~~ dozwolona”, a w razie niemożności nastawienia na tarczy tego sygnalu – gdy upoważniony pracownik da pozwolenie na minięcie sygnalu Z1 „Stój” na tarczy zaporowej, a ponadto nada sygnal Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.

W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnal Z1 „Stój” ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypywany piaskiem.

Na bocznicach, na tarczach zaporowych wskazujących stale sygnal „Stój” można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie samo wskazanie, jakie daje latarnia sygnalu „Stój”. Zaleca się, żeby takie tarcze były wykonane z materiałów odblaskowych.

2) Na wykolejnicach i wagach pomostowych.

Latarnia wykolejnicowa nadaje sygnały wskazujące, czy wykolejnica jest na torze, czy jest zdjęta z toru. Do nadawania sygnalu o położeniu wykolejnicy służy latarnia mechaniczna z okrągłym szkłem koloru mlecznego z czarną kreską.

Sygnal Z1wk „~~Stój~~, wykolejnica na torze” lub
Sygnal Z1wg „~~Stój~~, wjazd na wagę zabroniony”

Dzienny i nocny

na latarni mechanicznej kreska pozioma
czarna
na tle białej okrągłej tarczy



Sygnal Z2wk „~~Wykolejnica~~ zdjęta z toru” lub
Sygnal Z2wg „~~wjazd~~ na wagę dozwolony”

Dzienny i nocny

na latarni mechanicznej kreska pionowa
czarna
na tle białej okrągłej tarczy



Latarnie mechaniczne mają z tyłu dwa mlecze światła, które ułożone w pionie oznaczają „Wykolejnica zdjęta z toru”, a ułożone w poziomie oznaczają „Stój, wykolejnica na torze”.

Na wagach pomostowych latarnie umieszczone są nad budynkami wag, a ich sygnały służą do informowania, czy wjazd na wagę jest zabroniony, czy też dozwolony.

Jeśli latarnia na wadze pomostowej wskazuje sygnał Z1wg „Stój, wjazd na wagę zabroniony”, należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby tabor zatrzymać przed wagą pomostową.

Na wykolejnicach w torach, na których w porze nocnej nie manewruje się lub manewruje się sporadycznie, a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrów zapewnia dobrą widoczność sygnałów, można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, nadających takie same sygnały, jak latarnia. Zaleca się, aby tarcze takie były odbłaskowe.

§ 3. Sygnały zatrzymania podawane na tarczach manewrowych (Ms).

1. Tarcze manewrowe świetlne nadają następujące sygnały:

sygnał Ms 1 „~~Jazda~~ manewrowa zabroniona”:
jedno niebieskie światło na tarczy



sygnał Ms 2 „~~Jazda~~ manewrowa dozwolona”:
jedno matowobiałe światło na tarczy



2. Jeżeli na tarczy manewrowej nie jest możliwe podanie sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”, manewrujący tabor może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy tylko wtedy, gdy upoważniony pracownik da zezwolenie na jazdę oraz poda sygnał: odpowiednio Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.

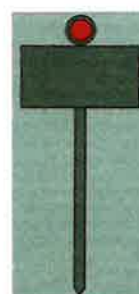
§ 4. Sygnały zatrzymania podawane tarczami przenośnymi (D)

Sygnał „Stój” dawany tarczą zatrzymania (D1):

Dzienny:
prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką



Nocny:
czerwone światło na tarczy


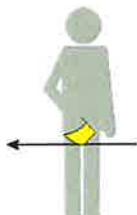
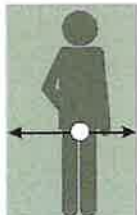


1. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy zatrzymania jest odblaskowa, to można nie stosować na niej sygnału nocnego.
2. Sygnał „**Stój**” dawany tarczą zatrzymania stosuje się:
 - jeżeli stan toru lub jakkolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
 - jeżeli na tarczy zaporowej nie można z powrotem nastawić sygnału „**Stój**”,
 - w razie zamknięcia toru boczniczego lub jego części.
3. W razie zastosowania sygnału D 1 w obrębie boczniczy tarczę zatrzymania ustawia się zasadniczo w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na jej ustawienie we wskazanej odległości, wówczas tarczę zatrzymania można ustawić w odległości mniejszej niż 100 m.
4. W celu osygnalizowania przeszkody w postaci zamkniętej bramy wjazdowej, tarcze zatrzymania należy umieścić trwale po obu stronach bramy.

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




Podczas pracy manewrowej dawane są gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie – chorągiewką lub ręką w dzień, zaś ręczną latarką w porze nocnej i ciemnej następujące sygnały ręczne i słuchowe:

1. Sygnał Rm 1 „Do mnie”:

Dwa długie tony  gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:	
Dzienny	Nocny
chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana poziomo	ręczna latarka z białym światłem poruszana poziomo
	

Sygnał „Do mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku do dającego sygnał.

2. Sygnał Rm 2 „Ode mnie”:

Jeden długi ton  gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:	
Dzienny	Nocny
chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo	ręczna latarka z białym światłem poruszana pionowo
	

Sygnał „Ode mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku od podającego sygnał.

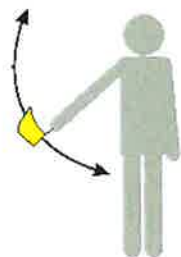
Instrukcja sygnalizacji na bocznicach

W przypadku, gdy odebranie sygnału „Do mnie” lub „Ode mnie” jest niemożliwe lub utrudnione, to sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku...”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.

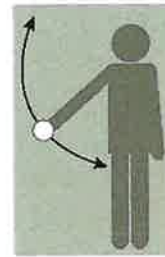
3. Sygnał Rm 3 „Zwolnić”:

Kilka przeciągłych tonów  gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:


Dzienny
chorągiewka sygnałowa lub ręka poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół



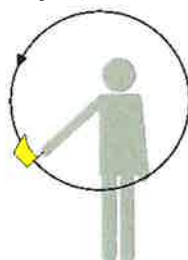
Nocny
latarka sygnałowa z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół



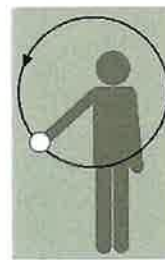
4. Sygnał Rm 4 „Stój”:

Trzy krótkie, szybko po sobie następujące tony  gwizdkiem lub trąbką kilkakrotnie powtórzone i jednocześnie:

Dzienny
zataczanie okręgu rozwiniętą żółtą chorągiewką sygnałową, innym przedmiotem lub ręką



Nocny
zataczanie okręgu ręczną latarką z białym światłem



Do sygnału „Stój” należy się zastosować również i w tym przypadku, gdy sygnał ten został tylko dostrzeżony lub tylko usłyszany.

5. Sygnał Rm 6 „Docisnąć”:

Dwa krótkie tony  gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie:

Dzienny
kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk



Nocny
białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu skierowane w stronę maszynisty



Sygnał „Docisnąć” oznacza, że należy nacisnąć na tabor kolejowy w celu sprzęgnięcia lub rozsprzęgnięcia.

6. Sygnał D 2 „Stój” dawany ręcznie oraz D 3 „Stój” – dźwiękowy:

W trakcie manewrów sygnał „Stój” to trzy krótkie, szybko po sobie następujące tony ●●● ●●● ●●● dawane gwizdkiem ustnym lub trąbką, kilkakrotnie powtórzone i jednocześnie:

Dzienny:

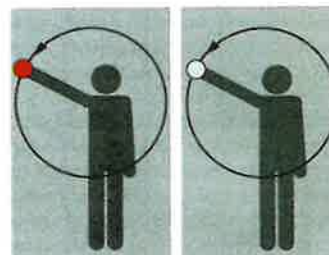
zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką,



Nocny:

zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem

białym lub czerwonym albo jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem.



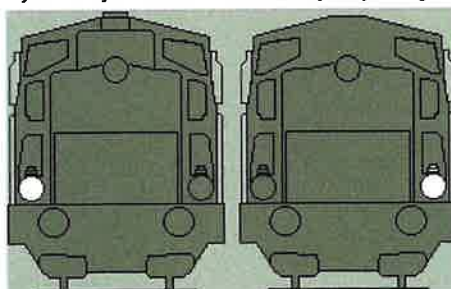
- Sygnał „Stój” dawany ręcznie stosuje się:
 - 1) jeżeli nagle zajdzie potrzeba zatrzymania manewrującego składu;
 - 2) potrzeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału D 6 „Zwolnić bieg” jest niemożliwe;
 - 3) jeżeli przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym składzie manewrowym zauważy się niewłaściwość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne;
 - 4) jeżeli na torze znajdują się ludzie lub większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.
- Sygnał „Stój” należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty.
- Sygnały dawane ręcznie, gwizdawką lub trąbką należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna się do nich zastosuje.
- Do sygnału „Stój” należy stosować się również w przypadku, gdy został on tylko dostrzeżony lub tylko usłyszany, a po odebraniu sygnału „Stój” należy użyć wszelkich dozwolonych środków, ażeby zatrzymać manewrujący tabor.

§ 5. Sygnały na taborze (Tb)

Sygnał Tb 1 „Oznaczenie przodu i tyłu pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry”:

Dzienny i nocny

z przodu i z tyłu po jednym białym świetle od strony czynnego stanowiska maszynisty



§ 6. Sygnały dawane dźwiękowym urządzeniem ostrzegawczym pojazdu kolejowego (Rp)

Sygnał Rp 1 „Bacność” to jeden długi ton — gwizdawką lub syreną lokomotywy, który maszynista podaje w następujących przypadkach:

- 1) w razie konieczności ostrzeżenia przed zbliżającym się składem manewrowym lub jadącą luzem lokomotywą pracowników kolejowych lub innych osób znajdujących się na lub przy torze albo w jego pobliżu;
- 2) po minięciu wskaźnika W 6;
- 3) przed każdym ruszeniem lokomotywy na torach bocznic;
- 4) w przypadku zauważenia zagrożenia lub potencjalnego zagrożenia zdarzeniem na przejeździe kolejowo-drogowym;
- 5) we wszystkich przypadkach, gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi drużyny manewrowej oraz pracowników.

§ 7. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)

Przy próbie hamulców zespolonych sygnały ręczne dawane są w stronę biorącego udział w próbie hamulców zespolonych maszynisty lokomotywy

Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się następujące sygnały:

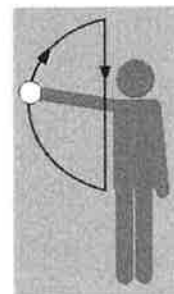
- 1) Sygnał Rh 1 „Zahamować”:

Dzienny
wyciągnięte ręce składane nad głową
z zakreśleniem półkola



Nocny

latarka ręczna z białym światłem poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół



- 2) Sygnał Rh 2 „Odhamować”:

Dzienny
wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową

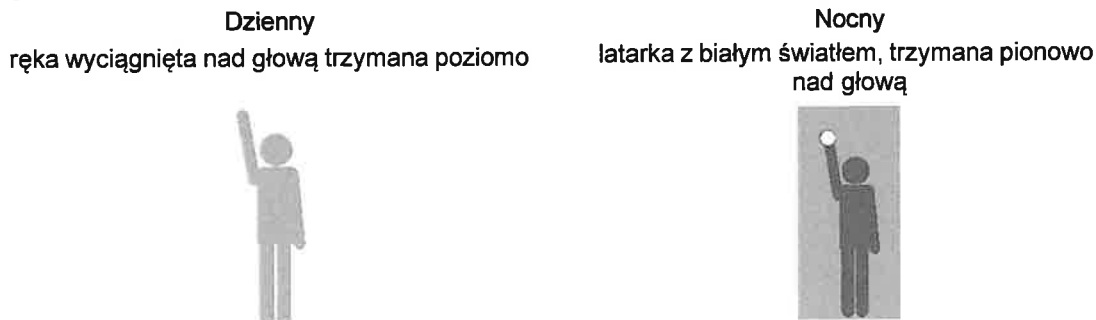


Nocny

latarka z białym światłem, poruszana po łuku nad głową

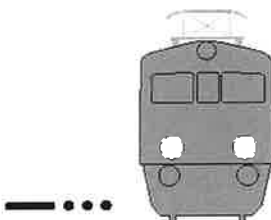


3) Sygnał Rh 3 „Hamulce w porządku”:



§ 8. Sygnały alarmowe (A)


1. Sygnał A 1 „Alarm”:



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

- a) sygnał alarmowy A 1 podawany jest w celu powiadomienia pracowników bocznic o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego,
- b) sygnał alarmowy A 1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody,
- c) pracownicy kolejowi, mający przybory przeznaczone do dawania sygnałów dźwiękowych, powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe dźwiękowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej.

2. Sygnał A 2 „Pożar”:

Jeden długi i dwa krótkie dźwięki  syreny warsztatowej, dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego lokomotywy, gwizdki 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,

Instrukcja sygnalizacji na bocznicach

- b) pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału „Pożar” i powiadomić straż pożarną; jeżeli pracownik ten nie ma przyrządu do dawania sygnałów dźwiękowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego odpowiedni przyrząd sygnałowy,
- c) maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie bocznic oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy, a niezależnie od tego, pracownicy kolei powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy bocznic.

Rozdział III.

Wskaźniki stosowane na bocznicy**§ 9. 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 odblaskowych. Użytkownik bocznicy może ustalić wymaganie wykonywania określonych wskaźników z powierzchnią odblaskową.

§ 10. Wskaźniki zwrotnicowe (Wz)

1. Wskaźniki zwrotnicowe (Wz) służą na bocznicy do sygnalizowania aktualnego położenia zwrotnic rozjazdów zwyczajnych oraz rozjazdów krzyżowych, wskazując położenie zwrotnicy jednakowo w dzień jak i w nocy.

Wskaźniki zwrotnicowe mogą być wykonane w postaci latarni mechanicznych z podświetlanym szkłem koloru mlecznego, latarni elektrycznych z białymi światłami lub tarcz nieoświetlonych. W przypadku stosowania tarcz nieoświetlonych zaleca się, aby były wykonane z materiałów odblaskowych.

Użytkownik bocznicy może określić w przepisach wewnętrznych przypadki, w których stosuje się albo nie stosuje się latarni zwrotnicowych, oraz przypadki, w których zachodzi potrzeba ich podświetlania.

Wskaźniki dotyczące rozjazdów zwyczajnych i krzyżowych pojedynczych ustawia się obok rozjazdu, na początku każdej zwrotnicy.

2. Na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych oraz krzyżowych pojedynczych stosuje się następujące wskaźniki:

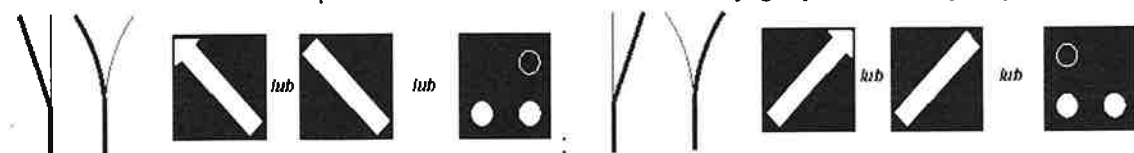
- wskaźnik Wz 1 „Jazda na wprost”: zwrotnica nastawiona w kierunku prostym dla jazdy na ostrze lub z ostrza:

biały prostokąt na czarnym tle lub dwa białe światła w pionie, widoczne zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy



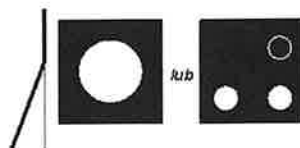
- wskaźnik Wz 2 „Jazda na ostrze”: zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym:

biała strzała lub biała kresa na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na ostrze, widoczna od strony ostrza iglic, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie widoczne zarówno od strony iglic jak i od strony krzyżownicy



Instrukcja sygnalizacji na bocznicy

- wskaźnik Wz 3 „Jazda z ostrza”: zwrotnica nastawiona w kierunku zrotnym:
biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy, a na latarni elektrycznej dwa białe światła w poziomie (rys. 156)



3. Na zwrotnicach rozjazdów krzyżowych podwójnych stosuje się następujące wskaźniki:

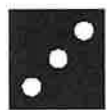
- wskaźnik Wz 5 „Jazda po prostej w prawo”: jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem:
na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na prawo



lub



lub



- wskaźnik Wz 6 „Jazda po prostej w lewo”: jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem:

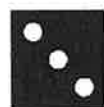
na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy albo trzy białe światła w jednej linii wznoszącej się ukośnie na lewo



lub



lub



UWAGA: Częściowe ukazanie się trzeciej strzały mlecznego koloru na latarni ze wskaźnikiem Wz 5 i/lub Wz 6 wskazuje, że iglica nie przylega, co oznacza, że jazda na zwrotnicę jest zabroniona.



§ 11. Wskaźniki ogólnoeksploatacyjne (W)

1. Wskaźnik W 6 „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy podać sygnał Rp 1 „Baczość”:

trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem,
zwrócona wierzchołkiem ku górze;



Wskaźnik W 6 ustawia się z prawej strony bezpośrednio obok toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy, tam, gdzie maszynista powinien podać sygnał Rp 1 „Baczość”.

2. Wskaźnik W 17 „Wskaźnik ukresu” oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym:

wskaźnik w postaci biało-czerwonego słupka (słupek ukresowy)



Wskaźnik W 17 (słupek ukresowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów, w miejscu, do którego wolno zająć tor taborem kolejowym; miejsce to wyznacza się z uwzględnieniem obowiązującej skrajni i warunków lokalnych, w szczególności przechyłka lub poszerzenie na łuku.

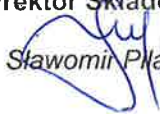
Rozdział VII.

Postanowienia końcowe

§ 35. Wskazówki administracyjne

1. Instrukcję należy wykonać co najmniej w 4 egzemplarzach, przy czym poszczególne egzemplarze otrzymują:
 - Nr 1. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. – kierownik zmiany,
 - Nr 2. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. – stanowisko pracy odpowiedzialne za aktualność instrukcji,
 - Nr 3. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. w Katowicach,
 - Nr 4. PKP Cargo SA. Zachodni Zakład Spółki w Poznaniu.
2. Wszelkie zmiany i uzupełnienia w niniejszej instrukcji należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”, wykonać w 4 egzemplarzach i przekazać podmiotom wymienionym w powyższym rozdzielniku.
3. Za poprawność zapisów, kontrolę bieżącą zawartości i aktualizację niniejszej instrukcji odpowiada wyznaczony pracownik Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp.
4. Instrukcja wchodzi w życie z dniem następującym po dniu jej zatwierdzeniu.

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Lp.	dotyczy: zmiany lub uzupełnienia	część, strona, rozdział, §, ustęp, pkt, ppkt, litera, tiret	zmiana (uzu- pełnienie) obowiązuje od dnia	podpis pracownika wnoszącego zmianę
	Dodano słowa 1. : Prowadzący pojazd kolejowy z napędem – maszynista lokomotywy pociągowej lub manewrowej, kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, drezyny i wózka motorowego lub maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej oraz prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej, zwany dalej w skrócie „maszynistą”.	Strona 4. Rozdział I Postanowienia ogólne pkt 1	06-06-2024 r.	Dyrektor Składowiska  Sławomir Piłarski

Instrukcja sygnalizacji na bocznicach

--	--	--	--	--

