



Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce

Biuro Rady Krajowej

ul. Grójecka 17; 02-021 Warszawa
e-mail: rkzzm@wp.pl; <http://www.zzm.org.pl>

tel. +48 22 474 26 15
tel/fax +48 22 474 26 16

RK ZZM 20/02/2017

Warszawa, dnia 15.02.2017r.



Pan

Andrzej Bittel

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

Szanowny Panie Ministrze

Według najnowszych badań hałas ma negatywny wpływ na zdrowie człowieka dlatego w Unii Europejskiej trwa batalia o „ciche hamulce” na kolei co w warunkach polskich ze względu na olbrzymie koszty znacznie zaburzy na niekorzyść kolei konkurencję międzygąłęziową w transporcie. Z punktu widzenia Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce dużo większe ograniczenie hałasu w warunkach polskiej kolei osiągnęlibyśmy poprzez zmianę Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity z dnia 23 stycznia 2015 roku) w zakresie zmniejszenia ilości miejsc, w których należy podawać sygnał dźwiękowy „Baczność”. Rozwiązania, które obowiązują w tej sprawie są archaiczne powodują wiele skarg osób mieszkających wzdłuż linii kolejowych ze względu na ich uciążliwość spowodowanym nadmiernym hałasem, podobnie skarżą się podróżni szczególnie wagonów sypialnych, nazbyt częste używanie sygnałów dźwiękowych w znaczny sposób pogarsza też warunki pracy maszynistów a mimo to nie wpływa na ograniczenie wypadków na przejazdach. Wprowadzane ostatnio zmiany w instrukcji nakazują maszyniście nawet użycie sygnału dźwiękowego przy ruszaniu z peronu przed przejazdem kolejowym. Nietrudno sobie wyobrazić, co czują podróżni stojący na peronie obok pociągu.

Myślę, że warto skorzystać w tej sprawie z doświadczeń innych kolei europejskich skoro jesteśmy w otwartej europejskiej przestrzeni kolejowej np. z rozwiązań obowiązujących u naszych sąsiadów Czechów, gdzie maszynista nie używa sygnału dźwiękowego przed przejazdem z zainstalowaną SSP (samoczynna sygnalizacja przejazdowa) a w Polsce sygnał podawany jest nawet przed przejazdami, których zamknięcie jest powiązane systemowo z możliwością podania sygnału zezwalającego na semaforze.

Szanowny Panie Ministrze w imieniu ZZM zwracam się do Pana o przeanalizowanie możliwości zmiany Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji ograniczając znacznie przypadki, w których konieczne jest użycie sygnału dźwiękowego przez maszynistę i zaniechanie tego obowiązku przed przejazdami strzeżonymi i z zamontowaną samoczynną sygnalizacją przejazdową.

Dla zobrazowania innych rozwiązań w sprawie podawania sygnału „baczność” dołączam do pisma tłumaczenie przepisów czeskich w tej sprawie.

Z uszanowaniem

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW
KOLEJOWYCH W POLSCE
PREZYDENT
Leszek Miętek



Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
Organizacja członkowska Zrzeszona w strukturach



**Wszystkie uregulowania dotyczące zasad ustawiania wskaźników
i zasad podawania sygnału „Baczność” na SŽDC są zawarte i opisane w:**

VYHLÁŠKA č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění vyhlášky č. 242/1996 Sb., vyhlášky č. 174/2000 Sb., vyhlášky č. 133/2003 Sb., vyhlášky č. 57/2013 Sb. a vyhlášky č. 7/2015 Sb.

Rozporządzenie Ministra Transportu Republiki czeskiej nr 173/1995 Sb., w brzmieniu Rozporządzeń, kterým vydaje się Regulamin eksploatacyjny kolei
Opis znajduje się w: Příloha č. 1 k vyhlášce č. 173/1995 Sb. (Załącznik nr 1) punkty 5, 7.1., 7.2.,
Rozporządzenie to oparte jest oczywiście na zapisach Ustawy o kolejach nr 266/1994 Sb., w brzmieniu obowiązującym:

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 22 odst. 2, § 35 odst. 2, § 42 odst. 3, § 43 odst. 1, 4 a 5, § 44 odst. 1 a § 66 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách

Państwowy Zarządca Infrastruktury kolejowej SŽDC na podstawie tej Ustawy oraz Rozporządzenia jest zobowiązany na liniach przez siebie zarządzanych do opracowania odpowiedniego Przepisu wewnętrznego, który mają obowiązek przestrzegać wszyscy przewoźnicy wjeżdżający na te linie kolejowe.

Przepisem takim jest Przepis ruchowo – sygnalizacyjny SŽDC D1.

Zasady używania sygnału „Baczność” opisane w par. 1109 - 1111

Zasady umieszczania wskaźników opisane w rozdz. IX par. 1409 – 1425; 1432 – 1455;

Poniżej wyciąg zarówno z Rozporządzenia 173/1995 Sb., jak i z Przepisu SŽDC D1

XI. Návěsti varovných návěstidel

XI. Sygnały wskaźników ostrzegawczych

Návěsti Pískejte a Konec pracovního místa

Sygnały „Podawać sygnał Baczność” i „Konec miejsca prowadzenia robót”

1. Návěst Pískejte



- kolík se střídavě červenými a bílými pruhy, v červených pružích bílé odrazky nebo střídavě červené a bílé pruhy z odrazek, přikazuje strojvedoucímu nebo zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu dávat návěst **Pozor**.

Wskaźnik „podawać sygnał Baczność” - słupek w biało-czerwone pasy, na pasach czerwonych białe odblaski lub biało-czerwone pasy odblaskowe, nakazuje maszyniście lub pracownikowi na czole składu manewrowego lub pojazdu manewrowego podawać sygnał „Baczność”.

Návěstidlo se umísťuje před přejezdy zabezpečenými pouze výstražným křížem na vzdálenost stanovenou technickou normou ČSN 73 6380 *Železniční přejezdy a přechody* a může být umístěno před místa na traťových úsecích (tunely, mosty, zářezy), kde není zajištěn schůdný a manipulační prostor pro zajištění bezpečnosti zaměstnanců pohybujících se na trati. Podmínky použití návěsti **Pískejte** se upraví ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy. Osoba řídící drážní vozidlo musí dávat za jízdy od návěstidla až k přejezdu nebo k místu, kde není zajištěn schůdný a manipulační prostor, opakovaně návěst **Pozor**; návěst **Pozor** nemusí být opakována, jestliže osoba řídící drážní vozidlo má bezpečně zjištěno, že se k přejezdu neblíží uživatel pozemní komunikace nebo že se v traťovém úseku nenachází žádný zaměstnanec,

Wskaźnik ten umieszcza się przed przejazdami zabezpieczonymi wyłącznie krzyżem ostrzegawczym w odległości ustalonej w normie technicznej CSN 73 6380 „Przejazdy kolejowe i przejścia” oraz może zostać umieszczony (ustawiony) przed miejscami na odcinkach szlakowych (tunele, mosty, wycięcia w terenie), w których nie jest zapewniona dostateczna powierzchnia (przestrzeń) do przejścia i wykonywania czynności obsługowych, niezbędna w celu zapewnienia bezpieczeństwa pracowników poruszających się po torze (odcinku linii, szlaku). Warunki użycia sygnału dźwiękowego BACZNOŚĆ zostaną doprecyzowane i dokładnie opisane w wewnętrznym Przepisie Zarządcy Infrastruktury kolejowej. Osoba prowadząca pojazd kolejowy musi w czasie jazdy podawać sygnał Bacznosc od miejsca ustawienia wskaźnika aż do wysokości przejazdu lub do miejsca, w którym nie ma zabezpieczonej powierzchni przejścia lub wykonywania czynności, powtarzać sygnał Bacznosc; sygnał Bacznosc nie musi być powtarzany, jeżeli osoba prowadząca pojazd kolejowy bezpiecznie stwierdzi (jest pewna), że do przejazdu kolejowego nie zbliża się użytkownik komunikacji drogowej lub że na odcinku szlakowym (na torze) nie znajduje się żaden pracownik.

Návěst Pískejte pracovní místo - kolík se střídavě červenými a bílými pruhy, v červených pruzích bílé odrazky nebo střídavě červené a bílé pruhy z odrazek, na vrcholu kolíku žlutá deska, uprostřed s černým písmenem „D” je návěst výstražného kolíku s dočasnou platností pro pracovní místa a přikazuje strojvedoucímu nebo zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu dávat návěst **Pozor**, jsou-li zpraveni písemně nebo telekomunikačním zařízením o pracovním místě.

Wskaźnik **Bacznosc miejsce robót drogowych** - słupek w biało-czerwone pasy, na pasach czerwonych białe odblaski lub biało-czerwone pasy odblaskowe z materiału odblaskowego, na wierzchołku słupka żółta tarcza, z czarną literą „D” w pośrodku, jest sygnałem ostrzegawczym obowiązującym czasowo w miejscach prowadzenia robót i nakazuje maszyniście lub pracownikowi na czole składu manewrowego lub pojazdu manewrowego podawać sygnał „Bacznosc”, jeśli są powiadomieni písemnie lub za pomocą urządzenia telekomunikacyjnego o miejscu prowadzenia robót.

2. Návěst Konec pracovního místa



– na vrcholu šedého kolíku žlutá deska, uprostřed desky černé písmeno „D” je návěst s dočasnou platností pro pracovní místa, která informuje o konci pracovního místa.

Wskaźnik **Koniec miejsca prowadzenia robót** – na wierzchołku szarego słupka żółta tarcza, w pośrodku tarczy czarna litera „D” jest sygnałem obowiązującym czasowo w miejscach prowadzenia robót, informującym o końcu miejsca prowadzenia robót.

3. Návěst Pískejte



- kolík se střídavě červenými a bílými pruhy z odrazek, na vrcholu kolíku žlutá deska, uprostřed s černými čísly, která uvádějí kilometrickou polohu přejezdu je návěst výstražného kolíku s dočasnou platností pro přejezdy a přikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**. Tato návěst má platnost jen při zpravení písemným rozkazem o aktivaci dočasně zřízeného přejezdu nebo přejezdu trvale opatřeného uzamykatelnou zábranou. Pokud je nutné od výstražného kolíku s dočasnou platností

dávat opakovaně návěst **Pozor** pro více přejezdů, musí být tyto přejezdy uvedeny kilometrickými polohami na žluté desce na vrcholu výstražného kolíku.

Wskaźnik podawać sygnał „Bacznosc” przed przejazdem drogowym - słupek w biało-czerwone pasy z materiału odblaskowego, na wierzchołku słupka żółta tarcza, z czarnymi liczbami pośrodku, informującymi o położeniu kilometrowym przejazdu jest sygnałem obowiązującym czasowo dla przejazdów i nakazuje maszyniście lub pracownikowi na czole składu manewrowego lub pojazdu manewrowego podawać sygnał „Bacznosc”. Sygnał ten obowiązuje tylko po powiadomieniu drużyny rozkazem písemnym o uruchomieniu przejazdu zorganizowanego czasowo lub przejazdu wyposażonego na stałe w zamykany szlaban. Jeśli od słupka ostrzegawczego obowiązującego czasowo konieczne jest podawanie powtórnie sygnału **Bacznosc** dla większej liczby przejazdów, przejazdy te muszą być oznaczone pozycjami kilometrowymi na żółtej tarczy na wierzchołku słupka ostrzegawczego.

Návěst Pracovní místo, pískejte

Sygnál Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał „Baczność”

4. Návěst Pracovní místo, pískejte

VÝSTRAŽNÝ TERČ



– bílý terč, jehož dolní polovina má tvar lichoběžníku postaveného na kratší základně, na terči je černý obraz kopáče nad zeleným lichoběžníkem postaveným na kratší základně, upozorňuje na pracovní místo a přikazuje strojvedoucímu nebo zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu dávat návěst **Pozor**. Návěstidlo s návěstí **Pracovní místo, pískejte** se umísťuje na vzdálenost nejméně 400, nejvíce na 700 m před pracovním místem.

Wskaźnik Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał „Baczność” – biała tarcza, której dolna połowa ma kształt trapezu ustawionego na krótszej krawędzi, na tarczy znajduje się czarny obraz robotnika z kilofem nad zielonym trapezem, ustawionym na krótszej krawędzi ostrzega na miejsce prowadzenia robót i nakazuje maszyniście lub pracownikowi na czole składu manewrowego lub pojazdu manewrowego podawać sygnał „Baczność”. Wskaźnik z sygnałem Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał „Baczność” umieszcza się w odległości nie mniejszej jak 400, maksymalnie 700 m przed miejscem prowadzenia robót.

5. Návěst Pracovní místo, pískejte

SVETELNÝ
VÝSTRAŽNÝ
TERČ



– žluté nebo oranžové zábleskové světlo nad označovacím pásem s červenými a bílými pruhy stejné délky, upozorňuje na pracovní místo a přikazuje strojvedoucímu nebo zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu dávat návěst **Pozor**.

Návěstidlo s návěstí **Pracovní místo, pískejte** se umísťuje na vzdálenost nejméně 400, nejvíce na 700 m před pracovním místem.

Wskaźnik Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał „Baczność” – Żółte lub pomarańczowe światło migające nad pasem oznaczającym z czerwonymi i białymi pasami (prostokątami) o identycznej długości, ostrzega o miejscu prowadzenia robót i nakazuje maszyniście lub pracownikowi znajdującemu się na czole pchanego zestawu manewrowego lub pchanej części zestawu manewrowego podawać sygnał „Baczność”. Sygnał ze wskaźnikiem ostrzegawczym Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał „Baczność” umieszcza się w odległości co najmniej 400, maksymalnie 700 m przed miejscem prowadzenia robót.

6. Varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem, světelnou rampu nebo světelný výstražný terč:

- a) je dovoleno použít bez omezení počtu případů
- b) má platnost pro obě koleje, mezi kterými je umístěno
- c) je dovoleno umístit bez upozornění strojvedoucího (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu)

Wskaźnik ostrzegawczy z jednym światłem migającym, rampa świetlna lub świetlna tarcza ostrzegawcza informują, że:

- a) dozwolone jest jego użycie bez ograniczenia liczby przypadków
- b) obowiązuje dla obu torów, między którymi jest usytuowany
- c) dozwolone jest jego umieszczenie bez uprzedzenia maszynisty (pracownika na czole pociągu lub czole składu manewrowego)

7. Na umístění výstražného terče upozorní výpravčí strojvedoucího (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) písemným rozkazem, návěstí **Očekávejte výstražný terč** nebo telekomunikačním zařízením.

O umieszczonej tarczy ostrzegawczej dyżurny ruchu powiadomi maszynistę pociągu, (pracownika na czole pchanego zestawu manewrowego lub pchanej części zestawu manewrowego) rozkazem pisemnym, sygnałem **Oczekiwać tarczę ostrzegawczą** lub za pomocą urządzenia telekomunikacyjnego.

8. Je-li světelný výstražný terč poškozen, zhaslý nebo je-li jeho návěst pochybná, musí strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) zachovat postup jako u světelného výstražného terče s návěstí **Pracovní místo, pískejte**.

Jeśli świetlna tarcza ostrzegawcza jest uszkodzona, nie świeci lub jeśli jej sygnał jest wątpliwy, wówczas maszynista pociągu, (pracownik na czole pchanego zestawu manewrowego lub pchanej części zestawu

manewrowego), musi postępować tak jak w przypadku świetelnej tarczy ostrzegawczej z sygnałem **Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał „Baczność”**.

9. Nenávěští-li varovné návěstidlo s jedním zábleskovým světlem nebo světelná rampa žádnou návěst, jedná strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) jako v případě, kdy uvedená návěstidla nejsou umístěna.

Jeśli wskaźnik ostrzegawczy z jednym lub kilkoma światłami migającymi nie podaje żadnego sygnału, maszynista, (pracownik na czole czoła pchanego zestawu manewrowego lub pchanej części zestawu manewrowego) postępuje tak, jakby wymienionych wskaźników tam nie było..

IX. Návěsti slyšitelné

IX. Sygnały dźwiękowe

Návěst Pozor

Sygnał Baczność

1. Návěst Pozor



– jeden dlouhý zvuk (jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou v délce nejméně dvě sekundy nebo píšťalkou) dává strojvedoucí hnacího vozidla a upozorňuje osoby na pohyb vozidel.

Baczność – (jeden długi ton gwizdkiem lub buczeniem lokomotywy trwających co najmniej dwie sekundy) podaje maszynista lokomotywy pociągowej i ostrzega osoby przed poruszającym się taborem kolejowym (w pobliżu poruszają się pojazdy),

Návěst **Pozor** musí strojvedoucí dát – Sygnał **BACZNOŚĆ** maszynista musí podať:

■ před rozjezdem vlaku s přepravou cestujících po jeho mimořádném zastavení

■ před uruchomieniem pociągu pasażerskiego po jego nieprzewidzianym zatrzymaniu

■ upozoruje-li osoby v koleji nebo v bezprostřední blízkosti koleje, po které pojede nebo jede

■ w celu ostrzeżenia osób znajdujących się na torze lub w bezpośredniej bliskości toru, po którym pojedzie lub jedzie pociąg

■ při jízdě přes přejezdy, a to:

■ w czasie przejazdu przez przejazdy kolejowe, to jest:

- před přejezdy s výstražnými kolíky s dočasnou platností pro přejezdy (při zpravení o platnosti těchto výstražných kolíků) nebo před přejezdy s výstražnými kolíky – nejméně třikrát od těchto výstražných kolíků až k přejezdu. Návěst **Pozor** nemusí opakovat, jestliže zjistil, že se k přejezdu neblíží uživatel pozemní komunikace.

- przed przejazdami ze Sygnałami ostrzegawczymi obowiązującymi czasowo (po powiadomieniu o obowiązywaniu tych wskaźników ostrzegawczych) lub przed przejazdami ze wskaźnikami ostrzegawczymi – co najmniej trzykrotnie od tych wskaźników ostrzegawczych aż do przejazdu czoła pociągu przez przejazd drogowy. Sygnał „Baczność” maszynista nie musi powtarzać w przypadku, jeśli stwierdził, że do przejazdu nie zbliża się żaden użytkownik drogi.

- před přejezdem, který je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZZ) – okamžitě opakovaně až k přejezdu, upozoruje-li poruchu PZZ, o které nebyl zpraven

- przed przejazdem wyposażonym w przejazdowe urządzenie zabezpieczające (szlabany drogowe) (PZZ) SSP, natychmiast powtarzając podawanie sygnału Baczność aż do minięcia przez czoło jadącego pociągu przejazdu, w celu ostrzeżenia o awarii PZZ (SSP), o której nie był powiadomiony,

- před přejezdy s poruchou PZZ (o které byl zpraven) – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního jedoucího vozidla neopustí přejezd

- przed przejazdami z uszkodzonym PZZ (SSP) (o którym został powiadomiony) – co najmniej trzykrotnie od odległości przynajmniej 250 m przed przejazdem, do momentu aż czoło jadącego pociągu nie minie przejazdu

- před přejezdem s přejezdníkem s návěstí **Otevřený přejezd**, popř. je-li přejezdník poškozen nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň 250 m před přejezdem, dokud čelo prvního jedoucího vozidla neopustí přejezd;

- przed przejazdem wyposażonym we wskaźnik przejazdowy podający sygnał **Przejazd otwarty**, ewentualnie jeżeli wskaźnik przejazdowy jest uszkodzony, powtarzać najmniej trzykrotnie podawanie sygnału Baczność z odległości nie mniejszej jak 250 metrów przed przejazdem, do momentu gdy czoło pierwszego jadącego pojazdu nie opuści przejazdu;

- nařizuje-li štít Op jízdu se zvýšenou opatrností – nejméně třikrát od vzdálenosti alespoň

250 m před přejezdem, dokud čelo prvního jedoucího vozidla neopustí přejezd;

- jeżeli wskaźnik Op nakazuje jazdę ze zwiększoną ostrożnością – należy podawać sygnał **Baczność** najmniej trzy razy od odległości 250 metrów przed przejazdem, do momentu gdy czoło pierwszego jadącego pojazdu nie opuści przejazdu;

 před pracovními místy – a to s krátkými přestávkami:

 před místy, w których prowadzone są roboty torowe – sygnały podawane w krótkich odstępach:

- od úrovně výstražného terče, světelného výstražného terče nebo světelné rampy buď do úrovně přenosného varovného návěstidla téhož typu pro opačný směr jízdy, nebo do úrovně vjezdového návěstidla nejbližší ŽST, pokud přenosné varovné návěstidlo pro opačný směr jízdy nepozoroval.

- od miejsca ustawienia tarczy ostrzegawczej informującej o robotach, świetlnej tarczy ostrzegawczej lub rampy świetlnej bądź do miejsca ustawienia przenośnego wskaźnika ostrzegawczego tego samego typu przeciwnego kierunku jazdy, lub do miejsca ustawienia semafora wjazdowego najbliższej stacji kolejowej, jeśli przenośnego wskaźnika ostrzegawczego dla przeciwnego kierunku jazdy nie zauważył.

- od úrovně výstražného kolíku s dočasnou platností pro pracovní místo (při zpravení o pracovním místě) do úrovně nepřenosného varovného návěstidla s návěstí **Konec pracovního místa**.

- od miejsca ustawienia Wskaźnika ostrzegawczego obowiązującego czasowo w miejscu prowadzenia robót (w przypadku powiadomienia o miejscu prowadzenia robót) do miejsca ustawienia stałego wskaźnika ostrzegawczego z sygnalizacją **Konec miejsca prowadzenia robót**.

- od místa kde upozoruje návěst Pracovní místo, pískejte varovného návěstidla s jedním zábleskovým světlem do úrovně tohoto přenosného varovného návěstidla.

- od miejsca, gdzie zauważy wskaźnik Miejsce prowadzenia robót, podawać sygnał **Baczność** wskaźnika ostrzegawczego z jednym migającym światłem do miejsca ustawienia tego przenośnego wskaźnika ostrzegawczego

- v úseku tratě, který stanoví písemný rozkaz, není-li pracovní místo kryto přenosnými varovnými návěstidly.

- na odcinku szlaku, określonym w rozkazie pisemnym, jeśli miejsce prowadzenia robót nie jest wyposażone (nie jest osłaniane) w przenośne wskaźniki ostrzegawcze.

 při jízdě podle rozhledových poměrů, s krátkými přestávkami po celou dobu jízdy od předvěsti k vjezdovým návěstidlům ŽST nebo odboček.

 podczas jazdy na „widoczność“ w krótkich odstępach czasu przez cały czas przejazdu od tarczy ostrzegawczej do semaforów wjazdowych stacji lub posterunków odgałęźnych.

- strojvedoucí při jízdě vlaku proti správnému směru nebo po nesprávné koleji, zastavuje-li nebo stojí-li na sousední koleji v zastávce s úrovnovým přejezdem (přechodem) vlak s přepravou cestujících, a to až do doby, než čelo vlaku mine přejezd (přechod);

- maszynista w przypadku jazdy pociągu w kierunku przeciwnym do zasadniczego lub jeździe po torze niewłaściwym, jeżeli będzie się zatrzymywał lub stoi na sąsiednim torze na przystanku z przejazdem (przejściem) poziomym pociąg osobowy, podaje sygnał **Baczność** do momentu, gdy czoło pociągu minie przejazd (przejście);

- strojvedoucí při jízdě PMD po traťové koleji, určené TTP pro jízdu vlaků v opačném směru, zastavuje-li nebo stojí-li na sousední koleji v zastávce s úrovnovým přejezdem (přechodem) vlak s přepravou cestujících, a to až do doby, než čelo PMD mine přejezd (přechod);

- maszynista w czasie jazdy składem manewrowym między stacjami po torze szlakowym, wyznaczonym w Tabelach Warunków Technicznych dla jazdy pociągów w kierunku przeciwnym do zasadniczego, jeżeli będzie się zatrzymywał lub stoi na sąsiednim torze na przystanku z przejazdem (przejściem) poziomym pociąg osobowy, podaje sygnał **Baczność** do momentu, gdy czoło składu manewrowego minie przejazd (przejście);

- zaměstnanec v dalších případech dle ustanovení tohoto předpisu.

- pracownik w pozostałych przypadkach według postanowień tego Przepisu.

U sunutého vlaku nebo posunového dílu dává ve všech uvedených případech návěst **Pozor** kromě strojvedoucího navíc i zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo posunového dílu.

W przypadku jazdy pociągu pchanego lub popychania składu manewrowego, we wszystkich wymienionych przypadkach sygnał **Baczność** oprócz podawania go przez maszynistę, podaje również pracownik znajdujący na czole popychanego pociągu lub składu manewrowego.

Touto návěstí musí strojvedoucí rovněž potvrdit převzetí pokynů návěstí:

Sygnałem tym musi maszynista również potwierdzić otrzymanie (odebranie polecenia) sygnału:

 u jedoucích vlaků - převzetí návěstí **Nekraťte pravidelnou jízdní dobu, Jeďte na sériové**

spojení, Očekávejte výstražný terč „Pracovní místo“

☒☒dla pociągów w ruchu – odbiór sygnału **Nie skracać rozkładowego czasu jazdy , Jechać ze zmniejszonym poborem prądu, Oczekiwać sygnału miejsce prowadzenia robót,**

☒☒u vlaků a posunových dělů - převzetí návěsti **Souhlas k posunu**

☒☒dla pociągów i pojazdów w trakcie manewrowania – otrzymanie sygnału „Zgoda na rozpoczęcie jazdy manewrowej”

☒☒u stojícího hnacího vozidla - převzetí pokynu.

☒☒dla stojącego pojazdu z napędem - potwierdzenie otrzymania polecenia.

Návěst **Pozor** může být dávána i dalšími zaměstnanci dopravce v případech stanovených předpisy dopravce.
Sygnał **Bacność** może być również podawany przez pozostałych pracowników Przewoźnika w przypadkach określonych w Przepisach Przewoźnika.



Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
Organizacja członkowska Zrzeszona w strukturach
KRS: 0000047314 Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy KRS

