

Instrukcja

o technice i organizacji pracy manewrowej oraz zasadach właściwego
zestawienia pociągu.

ALZA – R1

Zaświadczenie:

Instrukcja nadaje się do stosowania w zakresie zapewnienia warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury i eksploatacji pojazdów kolejowych, zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym


CZŁONEK ZARZĄDU

Wojciech Nastawny

.....
(Data i podpis zatwierdzającego)

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	3
§ 1 PODSTAWY PRAWNE	3
§ 2 CEL I ZAKRES STOSOWANIA INSTRUKCJI	3
§ 3 PODSTAWOWE DEFINICJE UŻYWANE W INSTRUKCJI	3
§ 4 CEL I SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW	4
§ 5 PRACOWNICY ZATRUDNIENI PRZY MANEWRACH	5
§ 6 OBOWIĄZKI KIEROWNIKA MANEWRÓW	6
§ 7 OBOWIĄZKI MANEWRÓWEGO	8
§ 8 OBOWIĄZKI MASZYNISTY	10
§ 9 ORGANIZACJA PRACY MANEWRÓW ORAZ URZĄDZENIA I ŚRODKI DO JEJ WYKONYWANIA	10
ROZDZIAŁ II TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW	11
§ 10 WYKONYWANIE RUCHÓW MANEWRÓWYCH I PODAWANIE SYGNAŁÓW PRZY MANEWRACH	11
§ 11 HAMOWANIE POJAZDÓW	15
§ 12 SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE TABORU	17
§ 13 ZABEZPIECZANIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH PRZED ZBIEGNIĘCIEM	18
§ 14 MANEWRY NA TORACH GŁÓWNYCH	19
§ 15 MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	21
§ 16 MANEWRY Z WAGONAMI ZAWIERAJĄCYMI TOWAR NIEBEZPIECZNY, PRZESYŁKĘ O MASIE PONAD 60 TON W JEDNEJ SZTUCE, PRZESYŁKĘ Z PRZEKROCZONĄ SKRAJNIĄ, WAGONAMI GROŻĄCYMI WYKOLEJENIEM	21
§ 17 PROWADZENIE MANEWRÓW PRZY OBSŁUDZE PUNKTÓW ZA I ROZŁADUNKOWYCH	22
§ 18 POSŁUGIWANIE SIĘ PŁOZAMI HAMULCOWYMI	23
ROZDZIAŁ III ZESTAWIANIE POCIĄGÓW	25
§ 19 OGÓLNE ZASADY ZESTAWIANIA POCIĄGÓW	25
§ 20 WARUNKI WŁĄCZANIA WAGONÓW DO POCIĄGÓW	27
§ 21 ROZMIESZCZANIE TABORU W POCIĄGACH TOWAROWYCH	28
§ 22 UMIESZCZANIE LOKOMOTYW W POCIĄGACH	29
§ 23 USTALANIE DŁUGOŚCI I MASY POCIĄGU	29
ROZDZIAŁ IV SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY	30
§ 24 WYPOSAŻENIE PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH PRZY MANEWRACH	30
§ 25 PORUSZANIE SIĘ PO TORACH	30
§ 26 KORZYSTANIE Z TELEFONÓW KOMÓRKOWYCH I URZĄDZEŃ ELEKTRONICZNYCH	31
ROZDZIAŁ V	32
ZAŁĄCZNIKI	32
Załącznik NR 1	
OZNACZENIA NA WAGONACH	32

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1 Podstawy prawne

Instrukcja o technice i organizacji pracy manewrowej oraz zasadach właściwego zestawienia pociągu ALZA – R1 (zwana dalej Instrukcją ALZA – R1) została opracowana na podstawie następujących przepisów:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym z późniejszymi zmianami.
2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu i sygnalizacji z późniejszymi zmianami.

§ 2

Cel i zakres stosowania Instrukcji

1. Instrukcja o technice i organizacji pracy manewrowej oraz zasadach właściwego zestawienia pociągu, zwana w skrócie Instrukcją ALZA – R1, określa zasady i sposób wykonywania manewrów na obszarze kolejowym objętym działalnością Alza Cargo. Celem instrukcji jest określenie zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, pojazdów kolejowych i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz właściwego zestawienia pociągu.
2. Instrukcja o technice i organizacji pracy manewrowej oraz zasadach właściwego zestawienia pociągu przeznaczona jest dla pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu czynności związanych z manewrami oraz odpowiedzialnych za sprawny przebieg i bezpieczeństwo prac manewrowych (członków drużyn manewrowych, drużyn trakcyjnych i innych).
3. O ile umowy pomiędzy przewoźnikiem Alza Cargo a Zarządcami infrastruktury i użytkownikami bocznicy, na obszarze działalności których przewoźnik wykonuje manewry nie stanowią inaczej, na liniach kolejowych i bocznicach obowiązują odpowiednie instrukcje wewnętrzne zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic.

§ 3

Podstawowe definicje używane w instrukcji

1. **Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
2. **Pojazd trakcyjny** - pojazd kolejowy z napędem, z wyłączeniem taboru specjalnego i pojazdów pomocniczych.
3. **Bocznica kolejowa** – droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane.
4. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.
5. **Użytkownik bocznic kolejowej** – podmiot zarządzający bocznicą kolejową.
6. **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.

7. **Plan pracy manewrowej** – przyjęty do realizacji porządek wykonywania pracy manewrowej w określonym przedziale czasu, ustalony przez kierującego manewrami i podany do wiadomości uczestnikom manewrów.
8. **Drużyna manewrowa** – zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i z co najmniej jednego pracownika posiadającego kwalifikacje ustawiacza lub manewrowego.
9. **Hamulec postojowy** – hamulec, który umożliwia unieruchomienie pojazdu na postoju, zwykle jest to hamulec mechaniczny, uruchamiany przez zakręcenie koła lub korby.
10. **Hamulec ręczny** – w wagonie hamulec mechaniczny, który umożliwia zarówno unieruchomienie wagonu na postoju (jak hamulec postojowy) jak i hamowanie wagonu w czasie jazdy; hamulec ręczny uruchamiany jest z pomostu hamulcowego w wagonie towarowym, przez zakręcenie koła lub korby.
11. **Hamulec torowy** – urządzenie systemu regulacji prędkości zabudowane w torze służące do spowolnienia biegu odpręgów.
12. **Pociąg** – skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny - osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
13. **Skład pociągu** - zestawione pojazdy kolejowe bez czynnego pojazdu trakcyjnego przygotowane do pociągu lub znajdujące się w nim.
14. **Regulamin techniczny** – dokument zawierający szczegółowe postanowienia dotyczące pracy posterunku ruchu lub odcinka zdanego prowadzenia ruchu, uwzględniający warunki miejscowe w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów.
15. **Rejon manewrowy** – obszar stacji wydzielony pod względem organizacji i technologii manewrów, w którym zasadniczo zatrudniona jest jedna drużyna manewrowa z lokomotywą manewrową lub innym urządzeniem technicznym służącym do manewrów.
16. **Rewident taboru** – pracownik wykonujący czynności związane z obsługą techniczną wagonów, elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych.
17. **Wagon z przekroczoną skrajnią** – wagon załadowany przesyłką o przekroczonej skrajni ładunkowej, bądź wagon o przekroczonej skrajni taboru kolejowego.
18. **Skład manewrowy** - pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem lub zespół trakcyjny wykonujący manewry. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub między pojazdami kolejowymi.
19. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** – brak niedopuszczalnego ryzyka szkody w związku z realizacją procesów przewozowych po infrastrukturze kolejowej.
20. **Zał. 2 do SMGS** - Załącznik 2 do Umowy SMGS - Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS).
21. **Manewry** – wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.

§ 4

Cel i sposoby wykonywania manewrów

1. Celem pracy manewrowej jest:
 - 1) rozrządzanie składów pociągów oraz składów manewrowych na poszczególne tory zależnie od przeznaczenia wagonów,
 - 2) zestawianie składów pociągów,
 - 3) zmiana liczby wagonów w składach pociągów przechodzących,
 - 4) podstawianie wagonów na punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 - 5) przestawianie wagonów, grup wagonów i całych składów pociągowych z jednego toru na drugi,

- zależnie od potrzeb i przeznaczenia torów,
- 6) podstawianie wagonów do wykonania czynności dodatkowych, takich jak: czyszczenia, mycia, odkażania, ważenia, naprawy, zaopatrzenia wagonów w lód, wodę, gaz itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności,
 - 7) wyłączenie z pociągu wagonów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu
2. Pod względem organizacji manewrów stacja może być podzielona na rejony manewrowe.
 3. Podział stacji na rejony manewrowe, dozwolone sposoby manewrowania oraz wszelkie ograniczenia dotyczące manewrów wskazane są w Regulaminach technicznych oraz Regulaminie pracy bocznic kolejowej.
 4. W jednym rejonie manewrowym dopuszcza się pracę więcej niż jednej lokomotywy manewrowej z drużyną manewrową po uprzednim wzajemnym porozumieniu się kierujących manewrami i po uzgodnieniu z pracownikiem posterunku nastawczego.
 5. Manewry zasadniczo mają charakter planowy i odbywają się na podstawie omówionego planu pracy manewrowej.
 6. Sposoby wykonywania manewrów:
 - a) Odstawczy - odstawianie polega na przestawianiu pojazdów kolejowych na wyznaczony tor i ich odłączeniu po zatrzymaniu. Odstawianie może być wykonywane pojazdem trakcyjnym, pojazdem drogowym, podciągarką, przesuwnicą wagonową lub innym urządzeniem technicznym przeznaczonym do przemieszczania pojazdów kolejowych;
 - b) odrzutem pojedynczo - polega na tym, że lokomotywa manewrowa, pchając odprężnięte wagony, przy pewnej określonej prędkości zatrzymuje się, co powoduje, że odprężnięte od niej wagony toczą się dalej samodzielnie na wyznaczony tor;
 - c) odrzutem seryjnie - polega na tym, że po odłączeniu pierwszego odprężu lokomotywa manewrowa rozpędza skład manewrowy do prędkości zapewniającej dojechanie odprężu do wyznaczonego miejsca, następnie zatrzymuje się w celu umożliwienia odjechania odłączonego odprężu i odłączenia następnego odprężu, po czym znowu zwiększa prędkość pozwalając na odjechanie odłączonego odprężu;
 - d) grawitacyjny (z wykorzystaniem siły ciężkości) - polega na staczaniu wagonów z górki rozrządowej lub z torów położonych na spadku.
 7. **W obsłudze manewrowej na obszarze działania Alza Cargo stosowany jest odstawczy sposób wykonywania manewrów.**

§ 5

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje zawodowe.
2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
 - 1) pracownicy posterunków nastawczych (dyżurny ruchu),
 - 2) kierownik manewrów,
 - 3) manewrowi,
 - 4) maszynista
3. Kierownikiem manewrów może być:
 - 1) ustawiacz,
 - 2) kierownik pociągu,
 - 3) dyżurny ruchu – przy jazdach bez drużyny manewrowej §5 ust. 10,
 - 4) inny pracownik posiadający kwalifikacje ustawiacza lub kierownika pociągu.

4. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzebna liczba manewrowych i innych pracowników posiadających wymagane kwalifikacje do wykonywania manewrów.
5. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i co najmniej jednego pracownika, o którym mowa w ust. 4, nazywa się drużyną manewrową.
6. Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności, zeli posiada wymagane kwalifikacje może wykonywać również czynności manewrowego.
7. Maszynista oraz pracownik posterunku nastawczego powinni zostać powiadomieni, kto jest kierownikiem manewrów. W przypadku gdy kierownik manewrów przekazuje innym uprawnionym pracownikom kierowanie lub wykonanie pewnych czynności, musi o tym powiadomić zainteresowanych.
8. Pracownicy biorący udział w manewrach powinni znać postanowienia regulaminu technicznego oraz regulaminu pracy obsługiwanej bocznicy kolejowej, dla rejonu w którym wykonują manewry.
9. Do obowiązków pracowników posterunków nastawczych należy:
 - obsługa urządzeń srk i udzielanie zezwoleń stosownie do żądań kierownika manewrów;
 - koordynowanie jazd manewrowych z uwzględnieniem realizacji planu pracy manewrowej omówionego z kierującym manewrami;
 - współpraca z pracownikami przewoźnika kolejowego przy realizacji zadań wynikających z rozkładu jazdy pociągów i planów wewnętrznych przewoźnika kolejowego;
 - uzgadnianie jazd manewrowych między okręgami nastawczymi;
 - sprawdzenie stanu sprawności urządzeń sterowania ruchem i łączności w rejonach manewrowych;
 - zapoznanie uczestników manewrów z ograniczeniami prędkości i innymi ograniczeniami, mającymi wpływ na organizację i bezpieczeństwo manewrów, wynikającymi ze stanu infrastruktury.
10. Obowiązki pracowników posterunków nastawczych przy jazdach bez drużyny manewrowej w okręgu nastawczym polegają na:
 - koordynowaniu i ustaleniu planu jazdy manewrowej wg potrzeb zgłoszonych przez maszynistę;
 - wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla maszynisty jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego;
 - obserwacji jazdy manewrowej w obrębie własnego okręgu nastawczego.

§ 6

Obowiązki kierownika manewrów

1. Manewry mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje tj. kierownika manewrów, który odpowiada za bezpieczne i terminowe wykonanie manewrów.
2. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych.
3. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego lub innego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
4. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
 - 1) Ustalić plan pracy manewrowej i zapoznać z nim drużynę trakcyjną i drużynę manewrową oraz obsługę posterunków nastawczych;
 - 2) sprawdzić skład drużyny manewrowej i trakcyjnej i ich przygotowanie do pracy;

- 3) dokonać podziału czynności między manewrowych;
 - 4) zapoznać się ze stanem zajętości torów oraz sprawdzić, które tory są zamknięte;
 - 5) sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem oraz czy nie stoją w granicach ukresów;
 - 6) ustalić miejsce postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności np. z przesyłką nadzwyczajną, z towarami niebezpiecznymi itd.;
 - 7) sprawdzić stan i liczbę używanych przy manewrach płozów hamulcowych, oświetlenia i urządzeń łączności.
5. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
- 1) kierowanie rozrządaniem i zestawianiem pociągów;
 - 2) dawanie sygnałów manewrowych;
 - 3) sprzęganie i rozsprzęganie pojazdów kolejowych;
 - 4) zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem;
 - 5) obsługa punktów ładunkowych i bocznic, a w przypadku braku wyznaczonych pracowników także przyjmowanie i zdawanie wagonów – stosownie do ustaleń regulaminu technicznego i regulaminu pracy bocznic kolejowej;
 - 6) sprawdzenie pojazdów kolejowych na podstawie oględzin wzrokowych, czy pojazdy te nie posiadają widocznych usterek dyskwalifikujących je do ruchu. Jeżeli kierownikowi nasuwają się wątpliwości, co do przydatności pojazdów do ruchu, to powinien on zasięgnąć w tym względzie opinii rewidenta taboru, a tam gdzie go nie ma – maszynisty;
 - 7) wyznaczanie manewrowych do:
 - a) obsługi hamulców ręcznych,
 - b) obsługi, przydzielonych regulaminem technicznym i regulaminem pracy bocznic kolejowej drużynie manewrowej, zwrotnic i wykolejnic,
 - c) zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem;
 - 8) współpraca z pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów;
 - 9) sprawdzenie stanu oświetlenia rejonu manewrowego przy niedostatecznej widoczności;
 - 10) przygotowanie dróg przebiegu, zwrotnic i wykolejnic nastawianych ręcznie.
6. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
- 1) z włączonym hamulcem zespolonym:
 - a) wyciągać bez zmiany kierunku jazdy składy pociągów towarowych z torów przyjazdowych na tory wyciągowe, z torów kierunkowych na tory odjazdowe itp.,
 - b) przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 60 osi,
 - c) w przypadku przestawiania składów pociągowych lub manewrowych na sygnały manewrowe podawane na sygnalizatorach, gdy lokomotywa manewrowa i pracownik przestawiający skład posiada radiotelefon, można przestawiać składy pociągowe lub manewrowe bez ograniczeń długości,
 - 2) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego grupy wagonów ładownych o łącznej długości nie przekraczającej 8 osi rzeczywistych lub 28 osi rzeczywistych w przypadku wagonów próżnych.
 - 3) przemieszczać wagony w obrębie podciągarki wagonów w liczbie określonej w regulaminie technicznym (regulaminie pracy bocznic).
7. Składy pociągów należy pozostawiać w stanie ściśniętych sprężyn zderzakowych. W tym celu przed odjazdem pojazdu trakcyjnego należy zahamować hamulec ręczny w ostatnim pojeździe kolejowym,

- ścisnąć skład oraz zahamować hamulcem ręcznym najbliższy pojazd kolejowy od pojazdu trakcyjnego.
8. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej. W przypadkach wyjątkowych - w razie potrzeby - mogą być użyte dwie lokomotywy (przestawianie ciężkiego składu, wypychanie składu na grzbiet górki rozrządowej). Jeżeli taka organizacja pracy ma charakter stały, powinno to być wskazane w regulaminie technicznym
 9. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
 - 1) posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - 2) prawidłowe działanie zwrotnic,
 - 3) oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - 4) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
 10. Przy stosowaniu odrzutów podczas mrozów w razie potrzeby zmniejszać długość i masę składu przeznaczonego do rozrządu.
 11. W razie zaśnieżenia lub oblodzenia główek szyn, przed rozpoczęciem rozrządzania przejechać po tych torach lokomotywą, pchając przed nią wagon.
 12. Do obsługi torów i bocznic ze zwrotnicami przestawianymi przez drużynę manewrową zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu. Przed odbyciem jazdy przez przejazd należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
 13. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić, czy wagony znajdują się w granicach ukwesów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
 14. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie technicznym stacji.
 15. **Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu technicznego stacji.**

§ 7

Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - 1) rozprzęganie i sprzęganie taboru,
 - 2) przestawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - 3) dawanie sygnałów manewrowych,
 - 4) hamowanie manewrujących pojazdów,
 - 5) zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem,
 - 6) obsługiwanie hamulca ręcznego,
 - 7) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - 1) zgłosić się do swego kierownika manewrów przepisowo ubrany, z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi,
 - 2) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - a) które tory są wolne,
 - b) jaki jest stan zapełnienia każdego toru,
 - c) czy wagony są zepchnięte i połączone sprzęgami,
 - d) czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - e) czy pod wagonami nie ma płozów, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,

- f) czy na torach nie znajduje się tabor wykolejony, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub wagony wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
- g) czy płozy, kliny i inne przybory do zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej liczbie i w odpowiednim stanie,
- h) czy tabor znajduje się w granicach ukresów,
- i) czy przejazdy drogowe są wolne od taboru, w żłobkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
- j) czy oświetlenie działa należycie,
- k) czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu, ludzi i taboru;

Informacje o stanie torów, taboru oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.

16. Zwrotnice ręcznie obsługiwane przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi. Położenie przeciwwagi z białym półkolem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy..
17. W czasie dokonywania sprawdzania rozjazdu manewrowy powinien zachować szczególną ostrożność i sprawdzać czy nie zbliża się pociąg lub manewrujący tabor.
18. Manewrowy wyznaczony do hamowania odpręgów płozami powinien, oprócz hamowania płozami toczących się odpręgów, również sprzęgać tabor, dopychać odpręgi, zabezpieczać tabor przed zbiegnięciem oraz wykonywać inne czynności związane z manewrami, zlecane mu przez kierownika manewrów.
19. W czasie pracy, manewrowi powinni stosować się do poleceń kierownika manewrów, znajdować się z tej strony manewrującego taboru, po której znajduje się kierownik manewrów, aby mogli się zawsze nawzajem widzieć.
20. Po właściwym nastawieniu zwrotnic i wykolejnic lub sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, pracownicy powinni dać sygnał „do mnie” lub „ode mnie”. Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy przestawić w położenie zasadnicze.
21. Przy przestawianiu zwrotnicy lub wykolejnicy, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica lub wykolejnica, następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnię taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy lub wykolejnicy tuż przed zbliżającym się taborem.
22. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla przetaczanego taboru są właściwie nastawione, a tabor kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
23. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - 1) przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
 - 2) gdy na polecenie kierownika manewrów wykonuje manewry jednoosobowo,
 - 3) celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
24. Manewrowy lub inny pracownik może być wyznaczony przez kierownika manewrów do wykonywania czynności przygotowawczych związanych z rozrządzeniem składów jak:
 - 1) luzowanie odpręgów,
 - 2) rozłączanie odpręgów,
 - 3) obsada hamulca ręcznego.
25. Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
 - 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
 - 2) zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym w liczbie zgodnej z postanowieniami § 11 ust. 2,

- 3) nieużyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
 - 4) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki; o wykonaniu powyższego zgłosić kierownikowi manewrów.
26. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.

§ 8

Obowiązki maszynisty

1. Maszynista powinien obserwować:
 - 1) sygnały i wskaźniki oraz ściśle się do nich stosować;
 - 2) prawidłowość nastawiania zwrotnic, wykolejnic, obrotnic, przesuwnic itp.;
 - 3) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości ruch pojazdów kolejowych odbywających się po sąsiednich torach.
 - 4) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy a w razie ich zauważenia ograniczyć szybkość, ostrzec znajdujących się na torze lub w razie potrzeby zatrzymać pojazd.
2. Maszynista przed rozpoczęciem manewrów powinien dokonać sprawdzenia urządzeń łączności na pojeździe kolejowym.
3. Maszynista powinien znać kierownika manewrów, wykonywać manewry na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i pojazdów kolejowych.
4. Maszynista powinien odmówić wykonania polecenia jeżeli nie był omówiony plan pracy manewrowej albo podany sygnał lub polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
5. Obsadę lokomotyw manewrowych ustala przewoźnik stosownie do warunków technicznych i organizacyjnych w rejonie pracy lokomotywy, co powinno być określone w regulaminie technicznym.
6. W razie konieczności pozostawienia pojazdu kolejowego z napędem na postoju, maszynista zobowiązany jest wyłączyć silnik i zabezpieczyć pojazd przed zbiegnięciem.
7. Obsadę lokomotywy manewrowej określa przewoźnik kolejowy stosownie do warunków technicznych, organizacyjnych i lokalnych panujących w rejonie manewrowym, co powinno być określone w regulaminie technicznym stacji lub pracy bocznic kolejowej.
8. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
9. Podczas jazd manewrowych przez przejazdy kolejowo drogowe (przejścia), miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał „Baczność”.
10. Przy manewrach wagonem silnikowym, lokomotywą dwukabinową lub zespołem trakcyjnym, maszynista powinien zająć czołową kabinę sterowniczą. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotywą dwukabinową - w takim przypadku maszynista powinien zająć miejsce w tej kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drużyny manewrowej.

§ 9

Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania

1. Dla sprawnego i bezpiecznego prowadzenia pracy manewrowej obszar manewrów podzielony jest na rejon i okręgi manewrowe. Rejonem manewrowym (rejonem pracy manewrowej)

nazywa się część stacji stanowiącą samodzielny zespół torów i urządzeń do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierownika manewrów przy użyciu jednego pojazdu trakcyjnego. Dwa lub więcej rejonów manewrowe stanowią okręg manewrowy. Rejon manewrowy z górką rozrządową nazywa się rejonem rozrządzenia, a jeżeli na górcie rozrządowej pracuje więcej niż jeden pojazd trakcyjny - okręgiem rozrządzenia. Rejon manewrowy, do którego zasadniczych zadań należy zestawianie pociągów, nazywa się rejonem zestawiania.

2. W zależności od liczby miejsc, z których nastawia się drogi przebiegu, zarówno dla manewrów jak i pociągów, stacja podzielona jest na okręgi nastawcze. Okręg nastawczy może stanowić cała stacja lub jej część ze znajdującymi się na niej zwrotnicami, wykolejnicami, semaforami, tarczami i innymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, które są obsługiwane z jednego pomieszczenia. Granicę każdego okręgu nastawczego określa regulamin techniczny a dla kolei użytku niepublicznego regulamin pracy bocznic kolejowej. Jeżeli urządzenia srk w jednym okręgu nastawczym są sterowane z więcej niż jednego stanowiska (lokalne nastawianie), szczegółowe postanowienia zawiera regulamin techniczny lub regulamin pracy bocznic kolejowej.
3. Podział stacji na rejonów i okręgi manewrowe, opis dozwolonych sposobów manewrowania oraz szczególnych postanowień dotyczących prowadzenia manewrów na stacji powinien być ujęty w regulaminie technicznym stacji, procesie technologicznym pracy stacji i regulaminie pracy manewrowej (dla bocznic w regulaminie obsługi bocznic, regulaminie pracy bocznic).
4. Dla stacji powinien być opracowany regulamin pracy manewrowej stanowiący część regulaminu technicznego stacji. Postanowienia dotyczące wykonywania manewrów na bocznicach i ładowniach oraz na torach wydzielonych dla potrzeb innych jednostek organizacyjnych powinny być podane w odpowiednim regulaminie. W regulaminie technicznym powinny być podane dozwolone sposoby manewrowania oraz wszelkie ograniczenia.
5. Do regulowania pracy kilku lokomotyw manewrowych na stacji i do bezpośredniego nadzoru nad ich pracą może być wyznaczony dyżurny ruchu manewrowy lub starszy ustawiacz.
6. Obsługa lokomotywy manewrowych jest zależna od rodzaju i typu lokomotyw oraz stosownych regulacji.
7. Gdyby trudności w pracy wywołane warunkami zimowymi wystąpiły bez uprzedniej zapowiedzi zmian warunków atmosferycznych, należy samorzutnie przystąpić do akcji usuwania skutków w celu umożliwienia normalnego toku pracy manewrowej.
8. Podstawowymi dokumentami używanymi przy wykonywaniu pracy manewrowej są: protokoły zdawczo – odbiorcze na wagony zdawane lub przyjmowane,
9. Rodzaj łączności stosowanej przy wykonywaniu pracy manewrowej powinien być określony regulaminem technicznym i pracy bocznic kolejowej.

Rozdział II **TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW**

§ 10

Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach

1. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.
2. Przed rozpoczęciem manewrowania należy sprawdzić skład manewrowy, następnie odhamować pojazdy i usunąć spod kół płozy hamulcowe.
3. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozsprzęgnięciu taboru kolejowego wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spomiędzy wagonów.

4. Przy wykonywaniu manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku - w miarę możliwości od strony spadku. Wyjątkowo na stacjach położonych na poziomie lub na pochyleniu nie większym niż 2,5‰ można umieszczać pojazd trakcyjny między przetaczanym taborem pod warunkiem, że nie będzie stosowane odrzucanie wagonów.
5. W czasie manewrowania na torze głównym o pochyleniu większym niż 2,5‰, pojazd trakcyjny powinien znajdować się od strony spadku. Jeżeli jest to niemożliwe - prędkość jazdy należy zmniejszyć do 15 km/h, wszystkie wagony składu manewrowego należy włączyć do hamulca zespolonego, przy czym co najmniej 1 wagon na każde 10 wagonów oraz pierwszy od strony spadku, muszą mieć czynny hamulec.
6. Grupa manewrujących pojazdów powinna być ze sobą sprzęgnięta. Grupy wagonów lub pojedyncze wagony należy odpręgać bezpośrednio przed odrzucaniem lub stoczeniem z górki rozrządowej.
7. W czasie jazdy, wagony pchane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym. Odstępstwa dopuszczalne są tylko podczas dopychania wagonów na torach kierunkowych, jeżeli regulamin techniczny i regulamin pracy boczniczy kolejowej nie stanowi inaczej.
8. Drogi przebiegu dla manewrów, na żądanie kierownika manewrów, nastawia personel obsługi posterunku nastawczego właściwego okręgu nastawczego. Tam, gdzie zwrotnic nie obsługuje posterunek nastawczy, należy wskazać w regulaminie technicznym, kto i które zwrotnice obsługuje. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
9. Drogi przebiegu dla jazd niepilotowanych pojazdów nastawia, na żądanie kierującego pojazdem, wyznaczony regulaminem technicznym pracownik obsługujący urządzenie srk w danym okręgu nastawczym. Pracownik ten spełnia wówczas obowiązki kierownika manewrów.
10. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice i wykolejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy. Nie dotyczy to przebiegowego nastawiania zwrotnic i wykolejnic, nastawiania zwrotnic i wykolejnic w czasie staczania i odrzucania odpręgów.
11. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać taboru. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy tabor usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, gdy pracownik obsługujący zwrotnicę stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.
12. Kierownik manewrów, wykonujący manewry w granicach własnego rejonu manewrowego, gdzie nastawianie drogi przebiegu dla manewrów zostało powierzone drużynie manewrowej, ponosi pełną odpowiedzialność za ich właściwe wykonanie.
13. Jeżeli jazda manewrowa (ruch manewrowy) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego, bez wjeżdżania w sąsiedni okręg nastawczy, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów powinien uzyskać na to zgodę kierownika manewrów rejonu, w którym ma się odbywać ruch manewrowy.
14. Jeżeli jazda manewrowa ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego z wjazdem w sąsiedni okręg nastawczy, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów, który chce ten ruch wykonać, powinien po porozumieniu się z kierownikiem manewrów w tym rejonie uzyskać także zgodę od pracownika nastawiającego drogi przebiegu dla manewrów w rejonie, do którego ma się odbyć ruch manewrowy. Zgodę tę może kierownik manewrów uzyskać również

za pośrednictwem personelu obsługi posterunku nastawczego własnego okręgu nastawczego.

15. Wyrażona zgoda ważna jest na jazdę do:

- 1) najbliższego urządzenia sygnałowego sąsiedniego okręgu nastawczego ważnego dla tej jazdy,
- 2) ukresu najbliższego rozjazdu, skrzyżowania torów, jeżeli brak jest urządzenia sygnałowego dla tej jazdy,
- 3) wykolejnicy sąsiedniego okręgu nastawczego.

16. Dalsza jazda może się odbywać na zasadach wskazanych w ust. 18.

17. Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to manewry w tym rejonie mogą być wykonywane bez uzgodnienia do najbliższego sygnalizatora ważnego dla tych jazd manewrowych, a jeżeli takiego sygnalizatora nie ma – do najbliższego ukresu lub styku przediglicowego rozjazdu, skrzyżowania torów. Manewry należy prowadzić ostrożnie, a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody pojazdy kolejowe mogły być niezwłocznie zatrzymane. Dalsza jazda może się odbywać po uzyskaniu zgody pracownika nastawiającego drogi przebiegu w tym okręgu nastawczym.

18. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu drogi przebiegu dla manewru, pracownik posterunku nastawczego daje zezwolenie na jazdę za pomocą sygnału na sygnalizatorze. Jeżeli nie ma sygnalizatora lub jest uszkodzony wówczas pracownik posterunku nastawczego zezwolenie na jazdę daje za pomocą sygnałów ręcznych lub za pomocą urządzeń łączności.

19. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie. Po minięciu urządzenia sygnałowego przez tabor manewrujący powinno być ono nastawione na sygnał zabraniający dokonywania manewrów. Lokomotywy przepuszczane jednocześnie na ten sam sygnał na sygnalizator powinny być sprzęgnięte.

20. Jeżeli zwrotnice w przebiegach manewrowych nie są scentralizowane lub nie są zamykane w przebiegu za pomocą urządzeń srk, wówczas w regulaminie technicznym można przewidzieć, że po odpowiednim porozumieniu się kierownika manewrów z nastawniczym (zwrotniczym) na czas rozrządzenia taboru nie jest wymagane dawanie zezwolenia przez pracownika obsługującego zwrotnice dla każdego przebiegu oddzielnie.

21. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób krótki, zwięzły, jasny i wyraźny, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości. W przypadku niejasności, na żądanie odbierającego polecenia bądź informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.

22. Polecenia wydane za pomocą megafonu powinny być poprzedzone nazwą odbiorcy, do którego są kierowane i podane dwukrotnie przez wydającego polecenie. Zabrania się wydawania poleceń za pomocą megafonu dla jazd manewrowych w kierunku szlaku. Przed wydaniem polecenia za pomocą radiotelefonu należy najpierw wywołać odbiorcę polecenia, a po jego zgłoszeniu się i ustaleniu, że zgłosił się właściwy odbiorca, należy wydać polecenie. Treść polecenia musi być powtórzona przez odbierającego.

23. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy pracownik obsługujący zwrotnice albo manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz nie ma przeszkód do uruchomienia taboru (płozy lub kliny pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.). Usunięcie płożów lub klinów spod kół

wagonów jak i odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukresu, kierownik manewrów może zlecić manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosić w sposób uprzednio ustalony. Polecenie wykonania ruchu manewrowego daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów. Jeżeli drużyna trakcyjna nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnały podawane przez niego manewrowi powinni powtarzać maszyniście.

24. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie składu manewrowego, po której znajduje się stanowisko maszynisty. Jeżeli obsada pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry jest dwuosobowa, sygnały manewrowe mogą być dawane z drugiej strony składu manewrowego, w takim przypadku drugi maszynista ma obowiązek obserwacji i przekazywania sygnałów maszyniście. Jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po jego wewnętrznej stronie.
25. Zezwolenia i polecenia na jazdę manewrową kierownik manewrów przekazuje maszyniście osobiście, poprzez manewrowych lub za pomocą urządzeń radiołączności.
26. W czasie wykonywania manewrów, manewrowi powinni znajdować się z tej strony manewrującego składu, po której znajduje się kierownik manewrów, w celu zapewnienia między nimi kontaktu wzrokowego.
27. 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 do manewrów. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego taboru i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym powinien znajdować się pracownik, który powinien obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody dojazdu natychmiast podać sygnał „stój”. Jeżeli pracownik nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym, wówczas powinien on poprzedzać pieszko, idąc koło toru, pchany skład manewrowy. Przy niedostatecznej widoczności pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy.
28. Przy dojeżdżaniu do stojącego pojazdu kolejowego w celu sprzęgnięcia przy niedostatecznej widoczności, przy czole stojącego taboru powinien znajdować się pracownik i oświetlać latarką stojący tabor. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgnięcia oraz ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprzęgnięciu pojazdu kolejowego.
29. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania taboru poza ukresami torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie technicznym i pracy bocznicą kolejowej.
30. Kierownik manewrów powinien zastosować się niezwłocznie do polecenia dyżurnego ruchu lub żądania nastawniczego, dotyczącego przerwania manewrów, opróżnienia albo nie zajmowania toru. Wykonanie polecenia należy zgłosić wydającemu to polecenie.
31. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych, w związku z czym należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków. Prędkość jazdy manewrowych nie może przekraczać 25 km/h, z wyjątkiem następujących przypadków:
 - 1) 40 km/h - przy jeździe pojazdu trakcyjnego luzem lub składu manewrowego, gdy tabor jest ciągnięty po torze wolnym, o czym maszynista został powiadomiony z wyjątkiem jazdy po rozjazdach,

- 2) 20 km/h - jazdy przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia, które nie są zabezpieczone rogatkami lub jazdy w kierunku szlaku za wyprawionym pociągiem,;
- 3) 15 km/h - przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód po torze głównym o spadku ponad 2,5‰, a pojazd trakcyjny nie mógł być umieszczony od strony spadku, podczas podpychania składu do górki rozrządowej na sygnał na tarczy rozrządowej „podepchnąć skład do górki”,
- 4) 10 km/h – podczas manewrowania wagonami z przesyłkami nadzwyczajnymi po uprzednim zawiadomieniu maszynisty przez kierownika manewrów, manewrowania wagonami z towarami niebezpiecznymi, z wyjątkiem przypadków wymienionych w pkt 5 lit. b, gdzie obowiązuje prędkość mniejsza,
- 5) 5 km/h - jeżeli regulamin techniczny stacji nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości:
 - a) rozprzegania odprzegów 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) przy jeździe 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,
- 6) 3 km/h:
 - 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 (gwałtowna burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

§ 11

Hamowanie pojazdów

1. Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej, jeżeli regulamin techniczny stacji z uwagi na warunki miejscowe nie wprowadza w tym zakresie ograniczeń.
2. W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym długość składu manewrowego może wynosić:

Na pochyleniu	Bez obsługiwanym hamulców wagonowych	Jeżeli liczba wagonów przekracza wielkość podaną w kol. 2, to powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte
Na poziomie i pochyleniu do 1‰	20 wag.	20 wag.
Od 1‰-2,5‰	15 wag.	15 wag.
Od 2,5‰-5‰	12 wag.	12 wag.
Od 5‰-8‰	10 wag.	10 wag.
Od 8‰-10‰	5 wag.	5 wag.
Powyżej 10‰	3 wag.	3 wag.

3. Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba wagonów bez czynnych hamulców ręcznych i ma być on hamowany hamulcem zespolonym, wówczas drużyna manewrowa powinna sprawdzić działanie hamulców zespolonych.
4. Wagony z uszkodzonym lub nieczynnym hamulcem zespolonym powinny być oznaczone odpowiednią nalepką.
5. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym, to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych. Sprawdzenie polega na dokręceniu dźwigni hamulca aż do oporu, po czym należy przekonać się czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła, naciskając silnie stopą na klocek hamulcowy. Następnie, przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę, należy hamulec wyluzować oraz sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcz koła). Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem mogą być używane hamulce ręczne wszystkich typów.
6. Jeżeli przed ładownymi wagonami z ławami pokrętnymi połączonymi ze sobą rozwarą lub samym ładunkiem znajdują się inne wagony, to popychanie takiej grupy jest zabronione. Wagony załadowane w ten sposób należy dosuwać oddzielnie z dużą ostrożnością.
7. Do hamowania wagonów w czasie manewrów należy używać:
 - 1) płozów hamulcowych,
 - 2) ręcznych i postojowych hamulców wagonowych.
8. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe i hamulce torowe działają sprawnie.
9. Płozy hamulcowe służą do zmniejszania prędkości biegu odpręgów, do zatrzymywania odpręgów odrzucanych oraz do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem.
10. Hamowanie przy pomocy dwóch płozów należy wykonywać następująco:
 - a) wyłożenie jednego płozu, cofnięcie się na odległość 15 - 20 m i przygotowanie do wyłożenia drugiego płozu w razie, gdyby pierwszy nie spełnił swego zadania,
 - b) wyłożenie dwóch płozów jednocześnie w pewnym odstępie od siebie (15 - 20 m) tak, aby było możliwe bezpieczne usunięcie płozu, jeżeli pierwszy rozpoczął hamowanie.

Płozy należy wykładać na tym samym toku szynowym w celu uniknięcia konieczności przechodzenia przez tor przed nadjeżdżającym odpręgiem.
11. Nie wolno układać 2 płozów na obu tokach szyn na równej wysokości.

12. Podczas pracy, manewrowy powinien być zwrócony twarzą w kierunku biegnących odpręgów i obserwować je, uważać na sygnały podawane przy manewrach jak również na polecenia wydawane doraźnie przez kierownika manewrów.
13. Płozy należy zakładać w bezpiecznej odległości przed toczącym się odpręgiem, tj. 15-20 m, po czym należy się odsunąć od ułożonego płoza w kierunku zgodnym z biegiem odpręgu, aby nie ulec zranieniu w razie wybicia płoza.
14. Przy hamowaniu docelowym na torach kierunkowych płozy hamulcowe należy zakładać z takim wychyleniem, aby w zależności od potrzeb odpręg zatrzymał się przed stojącym na torze taborem lub też dojechał do stojącego taboru z prędkością nie większą niż 1 m/sek. (3,6 km/h).
15. Płóz należy usunąć spod koła wagonu po zatrzymaniu się odpręgu (wykorzystując wsteczny ruch odpręgu lub pomagając sobie drążkiem), nie później jednak niż przed rozpoczęciem dopychania odpręgów przy pomocy lokomotywy lub przed przekazaniem dyżuru.

§ 12

Sprzęganie i rozprzęganie taboru

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z pojazdem trakcyjnym wykonującym manewry (sprzęgiem ciąglowym i hamulcowym). Wagony znajdujące się w odpręgu powinny być sprzęgnięte ze sobą. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
2. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym w celu jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy tabor lub wyjście pomiędzy taboru może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.
3. Zabrania się rozprzęgania drążkiem taboru będącego w ruchu przy prędkości przekraczającej 5 km/h, jeżeli regulamin techniczny nie ustala prędkości mniejszej oraz na rozjazdach, przejazdach i w innych miejscach, gdzie istnieje możliwość potknięcia się pracownika.
4. Przy wchodzeniu pomiędzy pojazdy kolejowe dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy pojazdu kolejowego.
5. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych). Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
6. Przy łączeniu wagonów w składzie pociągu należy wykonywać kolejno następujące czynności:
 - a) założyć na hak sprzęg ciąglowy i odpowiednio go skrócić,
 - b) połączyć sprzęgi hamulcowe i zasilające,
 - c) połączyć sprzęgi ogrzewcze i połączenie elektryczne,
 - d) otworzyć kurki powietrzne i ogrzewcze.
7. Przy rozprzęganiu pojazdów kolejowych czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego, a po tym w parowym przewodzie ogrzewczym kurek od strony źródła ogrzewania. Jeśli rozkręcenie sprzęgu śrubowego jest niemożliwe, należy powiadomić o tym rewidenta taboru lub maszynistę pojazdu trakcyjnego. Rozłączone sprzęgi hamulcowe i ogrzewcze należy założyć na wsporniki.
8. Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.
9. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w pociągach oraz sprzęganie taboru przygotowanego celem włączenia do pociągu należy do obowiązków pracowników wykonujących manewry, jeżeli

regulamin techniczny nie postanawia inaczej.

10. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu towarowego wykonuje maszynista lub uprawniony pracownik.
11. Maszynista jest odpowiedzialny za należyte sprzęgnięcie obsługiwanego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu oraz za otwarcie kurków przewodu hamulcowego między pojazdem trakcyjnym i składem. Przed połączeniem sprzęgów hamulcowych składu pociągu z przewodem pojazdu trakcyjnego należy otworzyć kilkakrotnie kurek końcowy przewodu hamulcowego pojazdu trakcyjnego celem usunięcia ewentualnych skroplin i zanieczyszczeń.
12. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka. Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak wagonu łączonego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzegającego wagony.
13. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy wagonami, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
14. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki zarzutowe.
15. Sprzęganie pojazdów kolejowych należy wykonywać w następujący sposób:
 - a) tarcze zderzakowe powinny być lekko naciśnięte tj. od momentu styku zderzaków wykonać od jednego do maksimum dwóch obrotów śruby sprzęgu, przy sprzęganiu:
 - wagonów towarowych połączonych wspólnym ładunkiem,
 - pociągów towarowych kursujących z prędkością ponad 70 km/h,
 - wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym oznaczonym nalepkami nr 1, 1.4, 1.5, 1.6 wg RID między sobą i z wagonami sąsiednimi,
 - b) tarcze zderzakowe powinny stykać się ze sobą tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby, przy sprzęganiu:
 - wagonów w pociągach towarowych kursujących z prędkością do 70 km/h (z wyjątkiem wagonów połączonych wspólnym ładunkiem),
 - czynnego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu towarowego.Należy przy tym przestrzegać aby różnica wysokości między środkami dwóch sąsiednich zderzaków sprzęgniętego ze sobą taboru nie przekraczała 125 mm przy wagonach w pociągach towarowych.
16. Lokomotywy powinny być sprzęgnięte ze sobą i z pierwszym wagonem pociągu towarowego tak, aby zderzaki lekko dotykały do siebie tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby.
17. Przed uruchomieniem pojazdu kolejowego kierownik manewrów powinien upewnić się czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy łączeniu wyszli spośród wagonów.

§ 13

Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem

1. Pojazdy kolejowe nie będące w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach: w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5%, wieje silny wiatr itp. oraz po ukończeniu manewrów.

2. Pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresu, przejazdu (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
3. Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie, a mianowicie:
 - 1) Stojące pojazdy kolejowe należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze itp.); pojazdy kolejowe w grupie powinny być sprzęgnięte ze sobą,
 - 2) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - a) jeden pojazd - gdy grupa połączonych taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - b) dwóch skrajnych pojazdów - gdy grupa połączonych taboru przekracza 10 pojazdów; pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym,Jeżeli w grupie pojazdów kolejowych znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to oprócz zahamowania należy użyć płóz (klinów) od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony w którą istnieje możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych. Pojazd kolejowy oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym,
 - 3) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia pojazdów kolejowych należy użyć płóz (klinów), zabezpieczając skrajne koła grupy pojazdów lub pojedynczo stojącego pojazdu,
 - 4) Jeżeli tor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5‰ lub posiada połączenia z torami, po których odbywają się przebiegi pociągowe i przebiegi te nie są zabezpieczone żeberkami ochronnymi, zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami, to oprócz zabezpieczenia taboru według ust. 3 pkt. 2 należy tabor ten zabezpieczyć (podklinować) przed zbiegnięciem od tej strony, w kierunku której istnieje możliwość jego zbiegnięcia w drogę przebiegu pociągu.
4. Sposób zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem powinien być określony w regulaminie technicznym lub pracy boczniczy kolejowej.
5. Do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem służą płozy hamulcowe (kliny). Zabrania się używania kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.
6. Za odpowiednie zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest **ustawiacz**. Odstawione pojazdy kolejowe przed odłączeniem pojazdu trakcyjnego należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem.
7. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnice i inne urządzenia zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

§ 14

Manewry na torach głównych

1. Manewry na torach głównych mogą się odbywać tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego.
2. Manewry na torze, po którym ma jechać pociąg, należy przerwać i z drogi przebiegu pociągu usunąć pojazdy kolejowe. Wydanie polecenia kierownikowi manewrów na przerwanie manewrów i dopilnowanie jego wykonania należy do obowiązków pracownika posterunku nastawczego, w którego okręgu odbywają się manewry. Przerwanie manewrów przed jazdą pociągu powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem, wskazanym w regulaminie technicznym. Manewry

należy przerwać po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu dla pociągu albo na wcześniejsze polecenie dyżurnego ruchu. Manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane w miejscu nie zagrażającym kolizją z jazdą pociągu, odpowiednie sygnały wskazują zakaz manewrowania, a kierownik manewrów zgłosił, że manewry zostały przerwane.

3. Jeżeli przygotowano drogę przebiegu dla pociągu, manewry na torach łączących się z torem, po którym ma odbywać się jazda pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi, wykolejnicami lub sygnalizatorami zabraniającymi jazd manewrowych. Jeżeli pewne ruchy manewrowe zagrażałyby jadącemu pociągowi, nie należy wydawać zezwoleń i wykonywać tych ruchów.
4. Jazda manewrowa na szlak poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika tego nie ma – ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) odbywająca się w kierunku:
 - a) szlaku jednotorowego,
 - b) toru lewego szlaku dwutorowego,
 - c) toru prawego szlaku dwutorowego, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy, dozwolona jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu przekazanym rozkazem S, z określeniem numeru toru szlakowego, kilometra na szlaku, do którego może odbyć się jazda manewrowa, godziny powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd na stację. Rozkaz ten może być wykorzystany do wielokrotnych jazd, w czasie poprzedzającym godzinę powrotu określoną w rozkazie. Dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia zobowiązany jest wyjazd taki uzgodnić z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.
5. Na tor prawy (w kierunku zasadniczym) szlaku dwutorowego, gdy po tym torze prowadzi się ruch jednokierunkowy, jazda składu manewrowego poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika tego nie ma – poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) może odbyć się po otrzymaniu przez kierownika manewrów, ustnego zezwolenia dyżurnego ruchu. Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie żaden pociąg (bocznikowy, popychacz od pociągu itp.). Przed daniem zezwolenia dyżurny ruchu informuje kierownika manewrów, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, o sposobie realizacji planu pracy manewrowej, z podaniem: kilometra na szlaku, do którego może dojechać skład manewrowy, czasu powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd (powrót ze szlaku).
6. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może się odbywać tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności, w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10 ‰. Prędkość składu manewrowego nie może przekraczać 20 km/h i należy ją tak regulować, by nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby ten pociąg się zatrzymał.
7. Dozwolony przez dyżurnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym, jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym musi być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dyżurny ruchu nie zarządził wcześniejszego przerwania manewrów i zwolnienia toru.
8. Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna się odbywać tylko na odległość niezbędną dla wykonania manewru, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub najbliższego semafora odstępowego blokady samoczynnej. Polecenie przerwania manewrów i zwolnienia toru wydane przez dyżurnego ruchu dysponującego powinno być niezwłocznie wykonane i zgłoszone.

§ 15

Manewry przez przejazdy 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:
 - a) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h,
 - b) zbliżając się do przejazdu kolejowo - drogowego, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy „bacność”,
 - c) w razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
2. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy 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 (przejście) bez rogatki może odbywać się pod warunkiem, że przejazd (przejście) w tym czasie jest strzeżone przez pracownika, a ruch drogowy i pieszy zostanie na czas prac wstrzymany.
4. Zatrzymanie pojazdów drogowych odbywa się zgodnie z zasadami podanymi w instrukcji sygnalizacji zarządcy infrastruktury oraz prawie o ruchu drogowym.
5. W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy i przejścia należy umieścić w regulaminie technicznym lub pracy boczniczy kolejowej.

§ 16

Manewry z wagonami zawierającymi towar niebezpieczny, przesyłkę o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłkę z przekroczoną skrajnią, wagonami grożącymi wykolejeniem

1. Zasady i sposób wykonywania manewrów z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne zawarte zostały w § 22 Instrukcji o przewozie towarów niebezpiecznych koleją ALZA-R4.
2. Wagony załadowane przesyłkami przekraczającymi skrajnię ładunkową lub wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, powinny być obustronnie oklejone odpowiednią nalepką.
3. Podczas manewrów z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni lub wyjątkowo ciężkimi należy zastosować szczególnie środki ostrożności, jak np. zmniejszenie prędkości przetaczania (prędk. max. 10 km/h), unikanie szarpania, nagłego hamowania itp.
4. Manewrowanie taborem uszkodzonym, zagrażającym wykolejeniem dozwolone jest jedynie przy udziale rewidenta taboru lub innego upoważnionego pracownika, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.
5. Za wagony zagrożone wykolejeniem uważa się wagony, na których właściwi pracownicy umieścili nalepki określające niezdatność wagonu do biegu na własnych kołach, a także wagony nie zaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych wagonu mogące spowodować wykolejenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, wideł maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie lub uszkodzenie zderzaków itp.). Jeżeli na nalepce zostały napisane uwagi odnoszące się do sposobu postępowania z wagonem uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.
6. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych pracowników nalepek umieszczonych na taborze przez rewidentów taboru.

§ 17

Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów za i rozładunkowych

1. Praca manewrowa przy dokonywaniu obsługi bocznic i punktów ładunkowych powinna się odbywać na warunkach wskazanych w regulaminie technicznym i regulaminie pracy bocznic kolejowej.
2. Zabrania się przy obsłudze punktów ładunkowych i rozładunkowych prowadzenia manewrów z zastosowaniem odrzutów.
3. Przed dojechaniem pojazdu trakcyjnego lub składu manewrowego do pojazdów, przy których odbywają się czynności za i rozładunkowe, kierownik manewrów powinien:
 - 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności za i rozładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych czynnościami ładunkowymi;
 - 4) sprawdzić, czy pomiędzy rampą a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
 - 5) sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów za i rozładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - 6) sprawdzić, czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru; należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - a) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte pod b),
 - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziemia itp.),
 - 7) upewnić się, że wagony stojące na torach za i rozładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
4. Sprawdzenia wymienione w ust. 3 pkt 4, 5, 6 i 7 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności za i rozładunkowe czy też nie.
5. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
6. Wykonywanie manewrów na punktach za i rozładunkowych powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach za i rozładunkowych była jak najkrótsza.
7. W czasie trwania czynności za i rozładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawianego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.
8. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca za i rozładunkowego pomimo nieukończenia czynności za i rozładunkowych (na torach ogólnie ładunkowych i rozładunkowych), należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach za i rozładunkowych.
9. Nie wolno dojeżdżać taborem do wagonów stojących na torach naprawczych bez uprzedniego

stwierdzenia, czy pomiędzy albo pod taborem lub na taborze nie pracują ludzie, czy wagony nie znajdują się na podnośnikach, czy sprzęt służący do naprawy usunięty jest poza skrajnię budowli oraz nie ma innych przeszkód do uruchomienia taboru.

10. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu za i rozładunkowego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.) kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić właściwego pracownika punktu za i rozładunkowego niezależnie od adnotacji uczynionych w wykazie zdawczym lub zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania.
11. Przy ważeniu wagonów na mechanicznych wagach wagonowych, wagon należy ustawić na pomoście (pomostach) w taki sposób, aby wagony zarówno przed, jak i za - nie oddziaływały bezpośrednio na wagon ważony, tzn.: zderzaki się nie stykały, a w przypadku wagi jednopomostowej, osie wagonu sąsiedniego nie najechały na pomost wagi. Powyższa regulacja nie dotyczy ważenia wagonów na elektronicznych wagach wagonowych, ważących wagony w czasie przejazdu ich z określoną prędkością przez wagę. Sposób ważenia na takich wagach odbywa się zgodnie z dokumentacją wag i powinien być określony w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznic kolejowej.
12. Zabrania się ważenia wagonów na wagach wagonowych w następujących przypadkach:
 - 1) jeżeli długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu,
 - 2) jeżeli masa brutto ważonego wagonu jest większa od maksymalnego udźwigu wagi.

§ 18

Postępowanie się płozami hamulcowymi

1. Płóz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
 - 3) podeszwy ślizgowej z jedną lub dwiema wargami; przy podeszwie ślizgowej rozróżniamy: spód ślizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy,
 - 4) korpusu (koziołka) z nasadką lub bez,
 - 5) uchwytu.Brzezi podeszwy płoza zagięte są w dół na szerokość 17 mm i tworzą tzw. wargi. Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płóz.
2. W zależności od typów szyn stosowane są płozy o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami), a mianowicie:
 - 1) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony - do szyn typu S42, S49;
 - 2) typu PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor żółty - do szyn typu 8, S60/UIC60/60E1 oraz R65 (tor szeroki);
 - 3) typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy - do szyn typu 8, S42, S49, S60/UIC60/60E1, R65.
3. Malowanie płozów dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu.
4. Zabrania się stosowania płozów o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.
5. Płozów nie wolno wykładać w następujących miejscach:
 - 1) bezpośrednio przed i za złączami szyn; płóz należy zakładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - 2) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płoza i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płóz można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - 3) na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,

- 4) przed złączem izolowanym lub na nim, przy ześrodkowanym nastawianiu zwrotnic; płoż należy układać za złączem w takiej odległości, aby wagon na płozie nie wjechał na następane złącze izolowane,
 - 5) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - 6) tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - 7) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu,
 - 8) przed toczącym się odprężeniem, jeżeli zmniejszenie jego prędkości spowodowałoby najechanie odprężu biegnącego za nim,
 - 9) w miejscach zamontowania czujników samoczynnej sygnalizacji przejazdów.
6. Nie wolno używać płożów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
- 1) nieprzepisowe wymiary,
 - 2) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - 3) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - 4) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - 5) korpus jest złamany lub pęknięty,
 - 6) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - 7) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoża jest niewygodne,
 - 8) nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
7. Powierzchnię ślizgową płoża należy chronić przed zabrudzeniami.
8. Płoż, który uległ zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać jako uszkodzony do czasu oględzin przez kierownika manewrów i określenia dalszej przydatności.
9. Płożów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
10. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płożów, nie należy ich kłaść na śniegu. W razie konieczności położenia płoża na śniegu należy śnieg udeptać, jeden płoż położyć powierzchnią ślizgową do góry, a na niego drugi płoż powierzchnią ślizgową do dołu.
11. Zacięcie się lub zrzucenie płoża z główki szyny prowadzi z reguły do uszkodzeń ładunku, taboru lub do wykolejenia, przy czym:
- 1) przyczynami zacięcia się płożów mogą być:
 - a) nadmiernie spłaszczone główki szyn - nieobcinane spływy,
 - b) nie podbite i źle utrzymane styki szyn - styki wiszące,
 - c) nierówny poziom szyn na stykach,
 - d) niewłaściwe smarowanie płożów lub zanieczyszczenie podeszwy,
 - e) najechanie na płoż z nadmierną prędkością tj. ponad 25 km/h (7m/sek.),
 - f) użycie płoża nieodpowiedniego dla danego typu szyny,
 - g) wyłożenie płoża tuż przed stykiem szyn,
 - h) najechanie płoża na krzyżownicę rozjazdu lub skrzyżowanie,
 - 2) przyczynami zrzucania płoża z szyny mogą być:
 - a) niewłaściwe wymiary płoża dla danego typu szyny,
 - b) niewłaściwe smarowanie płożów,
 - c) nieprzyleganie języka podeszwy płoża do szyny (podeszwa skrzywiona, nadmiernie zużyta, pęknięta, język nadłamany, urwany, spłaszczony, zadarty do góry),
 - d) nieprzyleganie wargi płoża do wewnętrznej bocznej powierzchni główki szyny,
 - e) niewłaściwe ułożenie płoża na szynie (wyłożenie ukośne do szyny, bezpośrednio za stykiem szyny, nieprzyleganie podeszwy płoża do powierzchni ślizgowej główki szyny).

Płóz, który uległ zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać jako uszkodzony do czasu oględzin przez kierownika manewrów i określenia dalszej przydatności.

12. Po zestawieniu składu pociągu należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich płozów spod wagonów, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych wagonów dla zabezpieczenia składu przed zbiegnięciem.
13. Po ukończeniu manewrów, manewrowi powinni usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.

Rozdział III ZESTAWIANIE POCIĄGÓW

§ 19

Ogólne zasady zestawiania pociągów

1. Składem pociągu jest razem zestawiony tabor, bez czynnego pojazdu trakcyjnego przygotowany do pociągu lub znajdujący się w pociągu.
2. Skład pociągu powinien odpowiadać następującym warunkom:
 - 1) w składzie powinien znajdować się tylko taki tabor, który odpowiada warunkom przewozu tym pociągiem,
 - 2) długość składu i jego masa nie mogą być większe niż ustalone dla danego pociągu kursującego na określonej linii kolejowej – odstępstwa dozwolone są za zgodą Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.;
 - 3) nie wolno włączać pojazdów kolejowych z uszkodzeniami lub brakami mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub ładunku, pojazdów po wykolejeniu;
 - 4) do pociągu należy włączać pojazdy kolejowe ze sprawnie działającymi urządzeniami hamulcowymi, z wyjątkiem pojazdów kolejowych przesyłanych do naprawy lub do wyładunku, o ile ich hamulec nie może być naprawiony bez skierowania do jednostki wykonującej prace w zakresie utrzymania, oraz pojazdy kolejowe, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone;
 - 5) wszystkie pojazdy kolejowe, znajdujące się w pociągu muszą być połączone przewodem głównym hamulca zespolonego pociągu, a sprawne hamulce zespolone powinny być czynne, o ile nie muszą być wyłączone;
 - 6) pojazdy kolejowe z czynnymi hamulcami powinny być rozmieszczone równomiernie i w liczbie zapewniającej uzyskanie wymaganej masy hamującej, przy czym pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinny mieć czynny hamulec zespolony.

Rozmieszczenie wagonów z czynnymi hamulcami zespolonymi w składzie pociągu towarowego powinno być równomierne w stosunku do masy pociągu, przy czym:

 - a) w jednej grupie nie może być więcej niż 4 wagony 2-osiowe lub 2 wagony 4(i więcej)-osiowe mające tylko przewód główny lub hamulec wyłączony z działania,
 - b) w pociągu kursującym na odcinku o większym pochyleniu (pochylenie miarodajne większe od 15‰ na długości co najmniej 1000 m lub większe od 10‰ na długości większej niż 5 km), w jednej grupie nie może być więcej niż 2 wagony 2-osiowe lub 1 wagon 4 (i więcej)-osiowy, mające tylko główny przewód powietrzny lub hamulec wyłączony z działania, a dwa ostatnie wagony muszą posiadać sprawnie działający hamulec zespolony,
 - 7) pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinien mieć czynny hamulec zespolony, wyjątek stanowi w pociągach towarowych przypadek, w którym istnieje konieczność

- przesłania wagonu z uszkodzonym hamulcem, którego nie można włączyć w inne miejsce niż koniec pociągu. W przypadku pociągów złożonych z elektrycznych lub spalinowych zespołów trakcyjnych czynny hamulec powinny mieć pierwszy i ostatni człon zespołu trakcyjnego;
- 8) Pojazd kolejowy znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien być wyposażony w czynny hamulec zespolony;
 - 9) W razie rozerwania pociągu, składy rozłączonych pojazdów muszą się samoczynnie zatrzymać w wyniku hamowania z maksymalną siłą;
 - 10) W składzie pociągu na hamulcach zespolonych powinny znajdować się również wagony z czynnym hamulcem ręcznym lub postojowym w ilości określonej w Instrukcji obsługi i utrzymania hamulców taboru kolejowego ALZA – W2.
 - 11) Pojazdy kolejowe powinny być odpowiednio sprzęgnięte w sposób określony (§ 12);
 - 12) Ostatni wagon pociągu powinien posiadać wsporniki do założenia sygnałów końca pociągu, z wyjątkiem taboru z wbudowanymi w konstrukcję latarniami sygnału końca pociągu,
 - 13) Wagony z towarami niebezpiecznymi oraz wagony próżne nieoczyszczone po tych towarach powinny być rozmieszczone zgodnie z postanowieniami Instrukcji o przewozie towarów niebezpiecznych kolejną ALZA – R4 oraz zasadami określonymi w RID/Załącznik 2 do SMGS i Instrukcją o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Ir-16);
 - 14) Wszystkie pojazdy kolejowe wchodzące w skład pociągu muszą być przystosowane do osiągnięcia maksymalnej prędkości wskazanej dla pociągu;
 - 15) Maksymalna prędkość jazdy pociągu musi uwzględniać wszelkie ograniczenia dotyczące danej trasy, parametrów hamowania, nacisku osi oraz rodzaju pojazdu;
 - 16) Wszystkie pojazdy kolejowe wchodzące w skład pociągu muszą znajdować się w trakcie okresów międzyprzebiegów;
 - 17) Ładunek musi być zabezpieczony w taki sposób, aby zapobiec jego niepożądanemu przemieszczaniu się podczas jazdy;
 - 18) Jeżeli w składzie pociągu znajduje się przesyłka nadzwyczajna, to przewóz taki wymaga zezwolenia Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. lub innego zarządcy;
 - 19) Pojazd trakcyjny powinien znajdować się na przodzie pociągu, wyjątkiem są pociągi pchane, cofane, pociągi z wagonem na przodzie z urządzeniami zdalnego sterowania pojazdem trakcyjnym;
 - 20) W pociągu mogą być użyte nie więcej niż dwa pojazdy trakcyjne ciągnące i jeden pojazd trakcyjny popychający; w przypadkach wyjątkowych Centrum Zarządzenia Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. może zezwolić na użycie dwóch pojazdów trakcyjnych popychających;
 - 21) Tabor specjalny w stanie nieczynnym może być włączony do składu pociągu w miejscu stosownie do napisu na tym pojeździe;
 - 22) Drzwi wagonów powinny być zabezpieczone przed otwarciem się pod wpływem ruchu pociągu; drzwi wagonów krytych w stanie próżnym wewnątrz mokrych mogą być uchylone, lecz powinny być unieruchomione hakiem zarzutnym,
 - 23) Wszystkie kłonicie wagonowe powinny znajdować się we właściwych miejscach (gniazdach) należycie zabezpieczone przed wypadnięciem; kłonicie żelazne posiadające łańcuchy powinny być powiązane łańcuchami,
 - 24) Ładunek na wagonach niekrytych powinien być przepisowo załadowany, właściwie rozmieszczony (równomiernie) i umocowany zgodnie z wymogami,

§ 20

Warunki włączania wagonów do pociągów

1. Do pociągów nie wolno włączać wagonów z uszkodzeniami lub brakami, mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub ładunku.
2. Określenia przydatności wagonu do ruchu dokonują rewidenci taboru.
3. Zabrania się włączania do pociągów wagonów, jeżeli stwierdzono usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu jak np.:
 - 1) obluźowanie obręczy na kole,
 - 2) pęknięcie obręczy, wieńca koła lub tarczy koła,
 - 3) miejscowe wytarcie koła na powierzchni tocznej o długości ponad 60 mm i nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm,
 - 4) pęknięcie ostoi, wózka, części zawieszenia, sprężyn nośnych (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub ułamanie wideł maźniczych lub zwór), luźne widły maźnic lub z brakiem nitów,
 - 5) złamanie koziołka sprężyny nośnej (resora),
 - 6) przesunięcie sprężyny nośnej (resora) lub pióra resora,
 - 7) pęknięcie lub złamanie głównego pióra sprężyny nośnej,
 - 8) nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie urządzenia sprzęgu samoczynnego, haka ciągnowego, cięgła, sprzęgu śrubowego,
 - 9) złamanie słupka narożnego,
 - 10) złamanie lub pęknięcie poduszek pod zbiornikiem cysterny,
 - 11) przesunięcie zbiornika cysterny,
 - 12) przechylenie pudła wagonowego ponad 75 mm w wagonie towarowym,
 - 13) uszkodzenie maźnicy powodujące wyciekanie smaru,
 - 14) brak elementu zabezpieczającego zestawy kołowe (w kształcie litery „T”) w wózkach typu 25 TN. Stwierdzenie usterek wymienionych w pkt 3, 12 dokonuje się szacunkowo.
4. Zabrania się włączania do pociągu wagonów:
 - 1) po wykolejeniu lub znajdujących się w pociągu albo w składzie manewrowym, który uległ wypadkowi (zderzeniu, wykolejeniu, najechaniu) do czasu orzeczenia przez właściwego pracownika (rewidenta wagonów, maszynistę lub innego odpowiednio kwalifikowanego pracownika) o ich przydatności do ruchu,
 - 2) z nalepkami o treści zakazującej włączenie ich do pociągu,
 - 3) załadowanych i zabezpieczonych niezgodnie z przepisami o ładowaniu wagonów towarowych,
 - 4) bez oznaczenia daty dokonania rewizji okresowej, z wyjątkiem próbnych i nowych wagonów przesyłanych z wytwórni do stacji przeznaczenia,
 - 5) z przekroczonym terminem rewizji okresowej, z wyjątkiem przypadków przewidzianych umowami międzynarodowymi,
 - 6) z rozstawem sąsiednich osi wózków mniejszym niż 1,5 m z wyjątkiem wagonów z zagłębioną podłogą, dźwigów,
 - 7) z brakiem lub uszkodzonymi plombami na ładownych wagonach krytych i specjalnych jak również na próżnych cysternach,
 - 8) z widocznym brakiem zabezpieczenia przed samoczynnym otwarciem się klap przy wagonach krytych i cysternach,
 - 9) z widocznymi śladami uszkodzenia wagonów ładownych mogących spowodować ubytek lub

- uszkodzenie przewożonego ładunku,
- 10) z widocznym przesunięciem ładunku na wagonach niekrytych mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu i uszkodzenia ładunku.
5. Bez zezwolenia właściwej jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury na przewóz nie mogą być włączone do pociągu wagony:
 - 1) których wymiary przekraczają skrajnię taboru,
 - 2) załadowane przesyłką, której wymiary przekraczają skrajnię ładunkową, przesyłką wyjątkowo ciężką (ponad 60 ton w jednej sztuce),
 - 3) których nacisk osi na szyny lub obciążenie na metr bieżący toru są większe od dopuszczalnych na liniach leżących na drodze przewozu.
 6. Do pociągu nie należy włączać wagonów, których prędkość dopuszczalna jest mniejsza od największej prędkości tego pociągu.
 7. Wagony towarowe nie oznaczone znakiem „S” lub „SS” ani żadnymi oznaczeniami ograniczającymi dopuszczalną prędkość tych wagonów mogą kursować w pociągach z prędkością do 80 km/h, jeżeli posiadają łożyska toczne i do 70 km/h, jeżeli posiadają łożyska ślizgowe.
 8. Do pociągów towarowych kursujących z prędkością od 71 - 80 km/h mogą być włączone wagony towarowe nie oznaczone znakiem „S” lub „SS” na łożyskach tocznych.
 9. Do pociągów towarowych kursujących z prędkością od 81 - 100 km/h mogą być włączone tylko wagony oznaczone znakiem „S” lub „SS”.
 10. Do pociągów towarowych kursujących z prędkością od 101 do 120 km/h mogą być włączone tylko wagony oznaczone znakiem „SS”.
 11. W komunikacji międzynarodowej mogą kursować tylko wagony ze znakiem przydatności dla danej komunikacji.
 12. Wagony odpowiadające warunkom kursowania w pociągach o wyższych prędkościach mogą być włączane do pociągów o niższych prędkościach.

§ 21

Rozmieszczanie taboru w pociągach towarowych

1. W pociągach towarowych i mieszanych za ostatnim wagonem z czynnym hamulcem można włączyć bez czynnego hamulca jeden pojazd kolejowy uszkodzony, lecz zdatny do ruchu, jeżeli rodzaj uszkodzenia nie pozwala na włączenie go w innym miejscu. Pojazd kolejowy powinien być odpowiednio przygotowany do jazdy i włączony do przewodu głównego hamulca. Wyjątkowo od tej zasady może być stosowane odstępstwo, przy zabieraniu pojazdu kolejowego z miejsca wypadku na szlaku do najbliższej stacji.
2. Pociągi towarowe powinny być zestawione zgodnie z postanowieniami zawartymi w rozkładzie jazdy.
3. Do pociągów, do których włączono wagony załadowane wspólnym ładunkiem, połączone rozworami lub samym ładunkiem albo też wagony z ładunkiem niebezpiecznym - nie wolno doczepiać żadnego wagonu za końcowym wagonem hamulcowym.
4. Pierwszy (czołowy) wagon pociągu pchanego o ile możliwości powinien posiadać:
 - 1) w pociągu na hamulcach zespolonych - czynny hamulec zespolony oraz czynny hamulec ręczny,
 - 2) w pociągu na hamulcach ręcznych - pomost z czynnym hamulcem ręcznym. Jeżeli czołowy wagon urządzeń tych nie posiada, to powinien je posiadać jeden z następujących wagonów znajdujący się nie dalej, niż w granicach 4 pierwszych wagonów.

5. Do pociągu, który ma być popychany lub pchany, nie należy włączać wagonów załadowanych w sposób uniemożliwiający ściśnięcie sprężyn zderzakowych.
6. Wagony załadowane materiałami wybuchowymi (oznaczone nalepkami nr 1, 1.4, 1.5, 1.6) powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległości ochronne, w taki sposób, aby zderzaki były lekko naciśnięte. Hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi powinny być wyłączone. Hamulce tych wagonów nie muszą być wyłączone, jeżeli wagony te są wyposażone w łożyska toczne, mają blachy ochronne mocowane nie bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelne ściany i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.
7. Odległość ochronna, którą liczy się od tarczy zderzaka lub ściany kontenera wielkiego, powinna wynosić:
 - a) co najmniej 18 metrów lub
 - b) odpowiadać dwóm wagonom dwuosiowym lub jednemu wagonowi cztero- lub więcej osiowemu.
8. Skład pociągu na hamulcach zespolonych powinien mieć również wagony z czynnym hamulcem ręcznym w liczbie takiej, aby w razie uszkodzenia hamulca zespolonego i zatrzymania pociągu na szlaku, pociąg można było zahamować hamulcem ręcznym.

§ 22

Umieszczanie lokomotyw w pociągach

1. Lokomotywa pociągowa ciągnąca i doprzęgowa powinna znajdować się na przodzie pociągu.
2. Pomiędzy lokomotywy ciągnące nie wolno wstawiać wagonów z wyjątkiem jazd doświadczalnych i pociągów roboczych kursujących po torze zamkniętym.
3. Lokomotywy nieczynne należy przysyłać pociągami towarowymi, kursującymi z prędkością nie większą niż ustalono dla włączonej nieczynnej lokomotywy.
4. Lokomotywy nieczynne przesyłane w pociągach w celach technicznie uzasadnionych np. do naprawy, powinny być odpowiednio przygotowane do jazdy i konwojowane, a w widocznym miejscu powinny znajdować się tabliczki z napisem dozwolonej prędkości i drogi przewozu.
5. Nieczynne lokomotywy o mocy mniejszej niż 300 KM można za zgodą zarządcy infrastruktury przysyłać pociągami towarowymi o prędkości nie większej niż 60 km/h, a włączać je należy możliwie w końcu pociągu (o ile możliwe na 3 lecz nie dalej niż na 5 miejscu od końca).
6. Lokomotywy wymienione powyżej nie mogą znajdować się w pociągu popychanym lub pchanym.

§ 23

Ustalanie długości i masy pociągu

1. Jako długość pociągu przyjmuje się długość jego składu wraz z czynnymi pojazdami trakcyjnymi. Długość pociągu określa się w metrach.
2. Długość pociągu zależna jest od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz rodzaju hamulców.
3. Pociąg towarowy, którego hamulec jest:
 - 1) wolnodziałający - może mieć zasadniczo do 600 m, zależnie od długości torów stacyjnych, na które przyjmuje się ten pociąg.
 - 2) Większą długość, lecz nie więcej niż 750 m, pociąg ten może mieć pod następującymi warunkami:

- a) długość torów stacyjnych, na które przyjmuje się ten pociąg, jest odpowiednia,
 - b) miarodajne spadki na szlakach nie przekraczają 12 ‰,
 - c) pociąg prowadzony jest na hamulcach zespolonych.
- 3) szybko działający - może mieć długość zasadniczo do 300 m.
4. Długości i masy składów pociągów podawane są w rozkładzie jazdy, a dopuszczalne długości w dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy.
5. Długość pociągu w metrach należy ustalić na podstawie napisów na pojazdach kolejowym włączonych do składu pociągu. Do obliczenia długości pociągu w metrach należy przyjmować długość pojazdu kolejowego ze zderzakami.
6. Masa ogólna pociągu jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
- 1) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem;
 - 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.
7. Masa ogólna jednostki taboru jest sumą masy własnej (tary) i masy ładunku (netto).
8. Masę ładunku określa się na podstawie naklejek kierunkowych lub dokumentów przewozowych.
9. Masa ogólna składu pociągu nie powinna być większa od dopuszczalnego obciążenia pojazdu trakcyjnego wyznaczonego do prowadzenia danego pociągu.

Rozdział IV

SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY

§ 24

Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach

1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - 1) chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - 2) gwizdek,
 - 3) kredę do znaczenia wagonów,
 - 4) hełm i rękawice ochronne,
 - 5) kamizelkę ostrzegawczą – pomarańczową z elementami odblaskowymi lub odzież pomarańczową z elementami odblaskowymi.
3. Kierownik manewrów powinien być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego oraz mieć przy sobie notatnik i ołówek do zapisywania danych dotyczących wykonywania pracy, zauważonych nieprawidłowości, spostrzeżeń i uwag, a także wewnętrzny rozkład jazdy w zakresie zestawianych przez stację pociągów.

§ 25

Poruszanie się po torach

1. W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodząc

- przez tory prostopadłe do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
3. Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami, o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.
 4. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub taborem.
 5. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
 6. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu pociągów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
 7. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ześrodkowanym nastawianiu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie należy stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
 8. Zabrania się chodzenia po hamulcach torowych i innych urządzeniach będących częścią automatycznego sterowania rozrzędem.

§ 26

Korzystanie z telefonów komórkowych i urządzeń elektronicznych

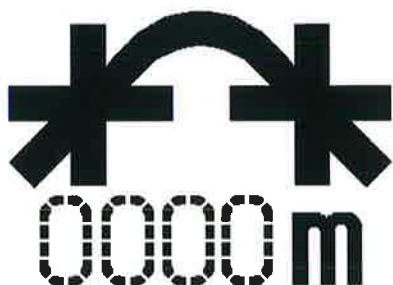
1. Wprowadza się całkowity zakaz wykorzystywania telefonów komórkowych publicznej sieci telefonii komórkowej (GSM) oraz innych urządzeń elektronicznych w czasie pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Urządzeń tych nie wolno użytkować obsłudze pociągu w trakcie jazdy po liniach kolejowych. Zakaz nie dotyczy sytuacji wyższej konieczności związanych z sytuacjami alarmowymi oraz w przypadku braku możliwości nawiązania łączności z dyspozytorem w sytuacjach mogących wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu.
2. Zabrania się kontaktowania się z maszynistą przez telefon komórkowy podczas wykonywania pracy manewrowej i/lub prowadzenia pojazdu kolejowego z wyjątkiem sytuacji awaryjnych (np. braku łączności), w których zachodzi konieczność poinformowania prowadzącego o sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego".
3. Podczas wykonywania pracy manewrowej zabrania się korzystania z urządzeń multimedialnych, niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, utrudniających prawidłowy odbiór nadawanych sygnałów akustycznych i komunikatów głosowych.
4. Wprowadza się zakaz używania prywatnych urządzeń mobilnych, kamer wideo oraz innych urządzeń w celu rejestracji infrastruktury kolejowej czy też tras pociągów podczas wykonywania obowiązków służbowych.

Rozdział V ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1

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

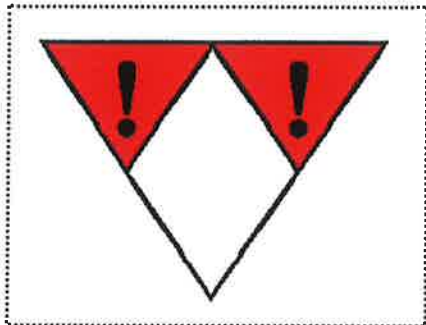
Konieczność ostrożnego manewrowania. Napis koloru białego, na jasnym tle – czarny. Umieszczony na każdej ścianie bocznej z lewej strony, a w przypadku braku miejsca – z prawej strony. Na wagonach-cysternach napis umieszczony na dennicach.



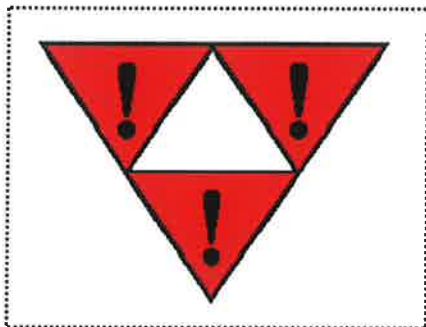
Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, zakazujący jazdy z otwartymi i nie zaryglowanymi przesuwными ścianami i dachem (przesuwne segmenty pudła). Poza tym na wagonie obok znaku należy umieścić napis: „Podczas jazdy dach i ściany powinny być zamknięte i zaryglowane”. Znak umieszczony 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



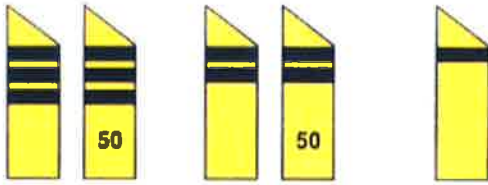
Wzór Nr 15 RID/SMGS Zakaz odrzutu i staczania z górek rozrządowych. Znaczenie znaku: – zakaz odrzucania i staczania z górki rozrządowej, – wagon musi być odstawiany i włączany pojazdem trakcyjnym, – wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.



Wzór Nr 13 RID/SMGS Ostrożnie przetaczać



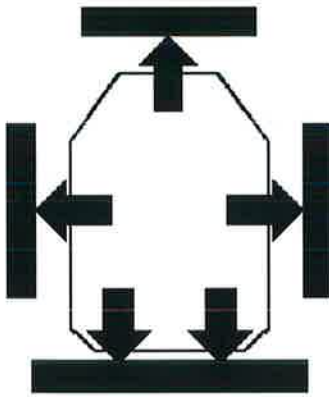
Wzór Nr 8 RID/SMGS Materiały żrące



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 rozłączeniem 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 !

