

PRZEPIS WEWNĘTRZNY
określający zasady i wymagania dotyczące organizacji i techniki
pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

PODSTAWA PRAWNA

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

- 1) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- 2) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
- 3) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie,
- 4) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych

w brzmieniu obowiązującym.

OŚWIADCZENIE UŻYTKOWNIKA BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

.....
(podpis użytkownika bocznicy)

Spis treści

	strona
Rozdział I. Postanowienia ogólne	4
§ 1. Cel i zakres regulacji.....	4
§ 2. Pojęcia podstawowe	4
§ 3. Cel pracy manewrowej	6
§ 4. Sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	6
§ 5. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	6
§ 6. Obowiązki i kompetencje nadzorującego manewry	8
§ 7. Obowiązki kierownika manewrów.....	8
§ 8. Obowiązki manewrowego	10
§ 9. Obowiązki maszynisty lokomotywy manewrowej (drużyny trakcyjnej)	13
§ 10. Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania	14
Rozdział II. Technika wykonywania manewrów	15
§ 11. Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach.....	15
§ 12. Hamowanie wagonów	18
§ 13. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych	19
§ 14. Środki ostrożności podczas przejazdu przez bramę	20
§ 15. Manewry przez przejazd kolejowo-drogowy.....	20
§ 16. Manewry z wagonami zawierającymi przesyłkę o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłkę z przekroczoną skrajnią oraz z pojazdami kolejowymi grożącymi wykolejeniem	21
§ 17. Przetaczanie wagonów podciągarkami wagonów	21
§ 18. Przetaczanie wagonów przy pomocy silnikowych pojazdów kołowych.....	21
§ 19. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych	22
§ 20. Prowadzenie manewrów przy obsłudze wagi wagonowej.....	24
§ 21. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem	24
§ 22. Posługiwanie się płozami hamulcowymi	25
Rozdział III. Szczególne wymagania w zakresie bezpieczeństwa pracy	29
§ 23. Wyposażenie pracowników zatrudnionych na manewrach	29
§ 24. Poruszanie się po torach	29
§ 25. Jazda na pojazdach kolejowych	30
Rozdział IV. Postanowienia końcowe	31
§ 26. Wskazówki administracyjne.....	31
SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIENÍ	32

Rozdział I.

Postanowienia ogólne**§ 1. Cel i zakres regulacji**

1. Instrukcja prowadzenia pracy manewrowej i sygnalizacji, zwana dalej „instrukcją”, określa zasady i sposób postępowania wszystkich osób, biorących udział w wykonywaniu pracy manewrowej i czynności ekspedycyjnych na bocznicach kolejowej Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. (dalej tylko „bocznica”).
2. Celem instrukcji jest określenie zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, pojazdów kolejowych i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz sprawne wykonywanie czynności ekspedycyjnych w procesie przewozu rzeczy koleją.
3. Postanowienia niniejszej instrukcji należy wykorzystać przy opracowywaniu regulaminu pracy bocznic.
4. Wszelkie odstępstwa od postanowień niniejszej instrukcji wymagają każdorazowego zezwolenia Urzędu Transportu Kolejowego.

§ 2. Pojęcia podstawowe

1. **Bocznica kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.
2. **Długość użyteczna toru** – długość części toru przeznaczona na postój pociągu, składu manewrowego lub wagonów, mierzona pomiędzy ukresami.
3. **Droga kolejowa** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.
4. **Hamulec postojowy** – hamulec, który umożliwia unieruchomienie pojazdu na postoju; zwykle jest to hamulec mechaniczny, uruchamiany przez zakręcenie koła lub korby.
5. **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.
6. **Manewry** – wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu. Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem lub z wykorzystaniem specjalnych urządzeń mechanicznych.

7. Plan pracy manewrowej – przyjęty do realizacji porządek wykonania pracy manewrowej, w określonym przedziale czasu, ustalony przez kierującego manewrami i podany do wiadomości uczestnikom manewrów.
8. Pociąg – pojazd kolejowy albo skład innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
9. Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych:
 - z napędem własnym, zwany dalej w skrócie „lokomotywą” lub
 - bez napędu, zwany dalej w skrócie „wagonem”.
10. Pojazd kolejowy specjalny – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych.
11. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem – maszynista lokomotywy pociągowej lub manewrowej, kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, drezyny i wózka motorowego lub maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej oraz prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej, zwany dalej w skrócie „maszynistą”.
12. Przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.
13. Regulamin pracy bocznic kolejowej (dalej tylko „RPB”) – dokument określający techniczne i organizacyjne warunki realizacji zadań użytkownika bocznic oraz wykonywania przewozów kolejowych i czynności ładunkowych podczas obsługi danej bocznic kolejowej.
14. Regulamin techniczny – dokument zawierający szczegółowe postanowienia dotyczące pracy posterunku ruchu lub odcinka zdalnego 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. 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.
17. Tabor kolejowy – pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania samodzielnie lub w składzie pociągu, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy lub służące do prac remontowo-budowlanych i ratunkowych.
18. Wagon z przekroczoną skrajnią – wagon załadowany przesyłką o przekroczonej skrajni ładunkowej bądź wagon o przekroczonej skrajni taboru kolejowego.

§ 3. Cel pracy manewrowej

1. Celem pracy manewrowej jest:
 - 1) zestawienie składów wagonów;
 - 2) podstawianie wagonów na stanowiska ekspedycyjne oraz ich zabieranie;
 - 3) przestawianie wagonów, grup wagonów i/lub całych składów z jednego toru na drugi, zależnie od potrzeb i przeznaczenia torów,
 - 4) podstawianie wagonów do wykonania czynności dodatkowych, jak: czyszczenia, mycia odkażania, ważenia, naprawy, itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności.
2. Pod względem organizacji pracy manewrowej bocznicą stanowi jeden rejon manewrowy.

§ 4. Sposoby wykonywania pracy manewrowej

1. Na bocznicy stosowane są następujące sposoby wykonywania manewrów:
 - 1) podstawowe:
 - przetaczanie i odstawianie wagonów lokomotywą manewrową,
 - przetaczanie wagonów podciągarkami linowymi,
 - rozrząd wagonów na tory 212. i 213. sposobem grawitacyjnym;
 - 2) warunkowo – przetaczanie wagonów silnikowym pojazdem drogowym.
2. **Zabrania się** wykonywania manewrów innymi sposobami.

§ 5. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Do wykonywania pracy manewrowej zatrudniać należy pracowników posiadających wymagane kwalifikacje zawodowe.
2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
 - 1) nadzorujący manewry;
 - 2) kierownik manewrów;
 - 3) manewrowi;
 - 4) inni pracownicy, posiadający wymagane kwalifikacje;
 - 5) drużyna trakcyjna lokomotywy manewrowej;
 - 6) pracownik posterunku nastawczego, układający drogi przebiegu dla manewrów oraz wydający zezwolenia na jazdy manewrowe;
3. Zgodnie z postanowieniami RPB nadzór nad wykonywaniem pracy manewrowej na bocznicę należy do obowiązków Kierownika Zmiany;

4. Kierownikiem manewrów może być:
 - 1) ustawiacz;
 - 2) zwrotniczy, dla niepilotowanych jazd manewrowych;
 - 3) inny pracownik, posiadający wymagane kwalifikacje do wykonywania czynności ustawiacza.
5. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzebna ilość manewrowych lub innych pracowników, posiadających wymagane kwalifikacje do wykonywania manewrów i/lub hamowania wagonów.
6. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i co najmniej jednego pracownika, stanowi drużynę manewrową.
7. Kierownik manewrów, jeżeli posiada wymagane kwalifikacje może, stosownie do potrzeb i okoliczności, wykonywać również czynności manewrowego.
8. Wykonywane przez zwrotniczego CZW podczas niepilotowanych jazd manewrowych czynności kierownika manewrów polegają na:
 - 1) ustaleniu planu jazd manewrowych i zapoznaniu z nim maszynisty lub kierowcy (operatora) pojazdu;
 - 2) wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, będącym równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego.
9. Do wykonywania pracy manewrowej **nie wolno** zatrudniać:
 - 3) kobiet,
 - 4) osób poniżej 18 roku życia (młodocianych),
 - 5) pracowników nieposiadających warunków do wykonywania pracy manewrowej, określonych w przywołanym na wstępie *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych*.
10. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach zobowiązani są do ścisłego przestrzegania obowiązujących w rejonie, w którym wykonywane są manewry, ograniczeń i postanowień miejscowych, określonych w RPB.
11. Maszynista lokomotywy wyznaczonej do wykonywania manewrów oraz pracownik posterunku nastawczego powinni zostać powiadomieni, kto jest kierownikiem manewrów. Gdy kierownictwo manewrów ma objąć inny pracownik lub wykonanie pewnych ruchów manewrowych kierownik manewrów zleca innemu pracownikowi, musi on o tym powiadomić zainteresowanych.
12. Pracownik stale wykonujący czynności kierownika manewrów powinien mieć na kasku ochronnym namalowany (przez środek kasku od czoła ku tyłowi) czerwony pas o szerokości 4 cm.
13. Drużyny manewrowe przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę wykonują pracę manewrową zgodnie z instrukcją obowiązującą u danego przewoźnika kolejowego.

14. Dotyczące drużyn manewrowych postanowienia niniejszej instrukcji o charakterze lokalnym obowiązują również pracowników przewoźnika kolejowego, wykonujących pracę manewrową na bocznicy.

§ 6. Obowiązki i kompetencje nadzorującego manewry

1. Podczas obejmowania dyżuru nadzorujący manewry Kierownik Zmiany powinien, w zakresie przewidzianym RPB ustalić:
 - 1) prace wykonane, pozostające do wykonania oraz wydane polecenia zmierzające do realizacji zadania,
 - 2) skład drużyn manewrowych i ich gotowość do pracy,
 - 3) miejsce znajdowania się lokomotyw manewrowych,
 - 4) czy pracownicy obsługujący urządzenia nastawcze i hamujące znajdują się na swych posterunkach,
 - 5) stan sprawności urządzeń hamujących i łączności w rejonach manewrowych,
 - 6) które tory i rozjazdy są zamknięte oraz czy istnieją ograniczenia prędkości jazdy manewrowych wynikające ze stanu torów, rozjazdów itp.,
2. Zauważone nieprawidłowości należy usuwać we własnym zakresie, a w razie, gdy jest to niemożliwe, niezwłocznie powiadomić o tym zwierzchnika służbowego oraz, w razie potrzeby, także właściwych pracowników innych służb.
3. W trakcie wykonywania manewrów, nadzorujący manewry powinien sprawdzać, czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji, RPB i wydanymi poleceniami, a w razie stwierdzenia nieprawidłowości niezwłocznie je eliminować.

§ 7. Obowiązki kierownika manewrów

1. Na bocznicy CZW wszelkie ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika, posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
2. Kierownik manewrów wykonuje manewry w przydzielonym rejonie manewrowym przy użyciu jednej lokomotywy i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
3. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych.
4. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe z włączonym hamulcem zespolonym:
 - a) z włączonym hamulcem zespolonym przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy manewrowe o długości nie przekraczającej 60 osi,

Instrukcja prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach

- b) w przypadku przestawiania składów manewrowych na sygnały manewrowe podawane na sygnalizatorach, gdy lokomotywa manewrowa i pracownik przestawiający skład posiada sprawny radiotelefon – składy te można przestawiać bez ograniczeń ich długości,
 - c) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 8 osi.
5. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego lub innego, posiadającego odpowiednie kwalifikacje pracownika, **nie wolno** mu wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
6. Przed przystąpieniem do pracy manewrowej na bocznicach, kierownik manewrów powinien:
- 1) zgłosić swoją obecność nadzorującemu manewry;
 - 2) przyjąć od poprzednika informacje o pracach niewykonanych przez zmianę poprzednią;
 - 3) zapoznać się z poleceniami nadzorującego manewry i operatywnym planem pracy manewrowej,
 - 4) sprawdzić skład i stan sprawności drużyn manewrowej i trakcyjnej, przepisowość ubiorów pracowników i ich wyposażenie w przybory sygnałowe;
 - 5) w przypadku gdy w skład drużyny manewrowej wchodzi więcej niż jeden manewrowy, dokonać podziału czynności między manewrowych;
 - 6) zapoznać się ze stanem zajętości torów w przydzielonym rejonie manewrowym oraz sprawdzić, które tory są zamknięte;
 - 7) sprawdzić zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem oraz ich umieszczenie w granicach ukresów;
 - 8) ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z przesuniętym ładunkiem, wykolejonych, uszkodzonych itp.) oraz przetrzymanych lub z pilnym ładunkiem;
 - 9) sprawdzić stan i ilość używanych przy manewrach płóz hamulcowych, oświetlenia i urządzeń łączności;
 - 10) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan pracy manewrowej i zapoznać z nim: drużynę trakcyjną, podległych pracowników drużyny manewrowej i obsługujących urządzenia nastawcze oraz sprawdzić, czy nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdów kolejowych.
7. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
- 1) kierowanie manewrami;
 - 2) obsługa punktów ładunkowych bocznic;
 - 3) wyznaczanie manewrowych do:
 - a) obsługi hamulców ręcznych,
 - b) obsługi zwrotnic i wykolejnic, w tym zamków zwrotnicowych i wykolejnicowych, przydzielonych drużynie manewrowej RPB,

- c) zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem;
 - 4) współpraca z pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów;
 - 5) natychmiastowe zgłaszanie nadzorującemu manewry każdego wypadku, jaki miał miejsce podczas wykonywania manewrów, z podaniem krótkiej informacji o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia właściwego zwierzchnika lub w jego zastępce, wstrzymanie pracy i zabezpieczenie przed zatarciem śladów wypadku; pracę manewrową można wznowić na przekazane osobiście polecenie właściwego zwierzchnika lub jego zastępcy;
 - 6) sprawdzenie prawidłowości oświetlenia terenu w porze ciemnej;
 - 7) sporządzenie raportu z wykonanej pracy manewrowej.
8. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
- 1) czy miejsca śliskie zostały posypane piaskiem lub innymi materiałami niwelującymi śliskość;
 - 2) czy usunięto przeszkody dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy;
 - 3) czy prawidłowo działają zwrotnice rozjazdów;
 - 4) czy płozy hamulcowe oczyszczono ze śniegu i lodu;
 - 5) jaka jest widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
9. Składy manewrowe należy pozostawiać na punkcie zdawczym ze ściśniętymi sprzężnikami zderzakowymi. W tym celu przed odjazdem lokomotywy manewrowej przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę należy zahamować hamulcem ręcznym ostatni wagon w składzie, ścisnąć skład oraz zahamować hamulcem ręcznym wagon bezpośrednio za lokomotywą.
10. Do obsługi torów ze zwrotnicami przestawianymi przez drużynę manewrową należy zabierać sprzęt do usuwania śniegu i lodu.
11. Przed jazdą przez wewnętrzny przejazd kolejowo-drogowy należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
12. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów oraz czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
13. Przy przekazywaniu dyżuru następnej zmianie należy ją powiadomić o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w RPB.
14. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i RPB.

§ 8. Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - 1) rozprężanie i sprzężanie taboru kolejowego;
 - 2) przestawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych;

- 3) powtarzanie, w razie potrzeby, sygnałów manewrowych;
- 4) hamowanie manewrującego taboru;
- 5) zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem;
- 6) inne, związane z pracą manewrową czynności, zlecone przez kierownika manewrów.

2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:

- 1) zgłosić się do kierownika manewrów przepisowo ubrany i z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi;
- 2) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - a) które tory są wolne i/lub jaki jest stan wypełnienia każdego toru,
 - b) czy wagony są dopchnięte do siebie i połączone sprzęgami,
 - c) czy w rejonie manewrowym nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - d) czy pod kołami pojazdów kolejowych nie ma płóz, klinów lub innych przedmiotów, mogących spowodować wykolejenie,
 - e) czy na torach nie znajduje się wagon wykolejony, uszkodzony, z wysypującym się ładunkiem lub wymagający zachowania szczególnej ostrożności,
 - f) czy płozy do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości oraz w odpowiednim stanie,
 - g) czy wagony znajdują się w granicach ukresów,
 - h) czy wewnętrzny przejazd kolejowo-drogowy jest wolny od wagonów oraz czy w żłobkach szyn nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
 - i) czy oświetlenie działa należycie,
 - j) czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych;

Informację o stanie torów, pojazdów kolejowych oraz zauważonych nieprawidłowości lub przeszkód, manewrowy zgłasza kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.

3. Manewrowy wyznaczony przez kierownika manewrów do obsługi zwrotnic przestawianych ręcznie, przed rozpoczęciem pracy manewrowej powinien dokonać zewnętrznych wzrokowych oględzin rozjazdów, których celem jest wykrycie:

- 1) części pękniętych, wykruszonych lub uszkodzonych w inny sposób;
- 2) usterek lub odkształceń stwarzających zagrożenia dla prawidłowego działania rozjazdu lub zamknięć nastawczych niezależnie od powierzenia tych czynności specjalnie wyznaczonemu pracownikowi, zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy boczniczy.

Zakres dokonywanych przez wyznaczonych pracowników oględzin rozjazdów jest określony w RPB oraz w *Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym boczniczy*.

4. Podczas przestawiania zwrotnicy, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica, a następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru, poza skrajnią taboru.
5. **Nie wolno** przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się pojazdem kolejowym!
6. Po nastawieniu zwrotnic oraz sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, manewrowy powinien podać sygnał Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”. Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
7. W czasie wykonywania manewrów, manewrowy powinien znajdować się z tej strony manewrującego składu, po której znajduje się kierownik manewrów tak, aby mogli się zawsze nawzajem widzieć.
8. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy dla przetaczanego taboru zwrotnice są właściwie nastawione, a tabor kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
9. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - 1) przed dojechaniem do wagonów, które ma połączyć;
 - 2) gdy na polecenie kierownika manewrów wykonuje manewry jednoosobowo;
 - 3) w celu wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
10. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
11. Manewrowy lub inny uprawniony pracownik może być wyznaczony przez kierownika manewrów do wykonywania czynności przygotowawczych, związanych z rozrządaniem składów.
12. Luzowania odpręgów dokonuje się pomiędzy wagonami wskazanymi przez kierownika manewrów. Należy zachować następującą kolejność czynności przy luzowaniu odpręgów:
 - 1) zamknąć kurki przewodu głównego i zasilającego, a po upewnieniu się że powietrze zeszło z przewodu – rozłączyć sprzęgi hamulcowe i każdy z nich założyć na wspornik;
 - 2) rozkręcić sprzęgi śrubowe na długość umożliwiającą ich swobodne zdjęcie z haka;
 - 3) w przypadku, jeśli rozkręcenie sprzęgów jest niemożliwe nawet przy użyciu rurki, należy powiadomić o tym maszynistę lokomotywy manewrowej;
 - 4) w okresie zimowym, w przypadku zamarznięcia, sprzęg powinien być podgrzany lampą lutowniczą lub pochodnią, a jeżeli nie odniesie to skutku, wówczas należy wezwać maszynistę lokomotywy manewrowej z żądaniem uruchomienia sprzęgu (nie należy podgrzewać sprzęgu przy wagonie, do którego ze względu na rodzaj ładunku nie wolno zbliżać się z otwartym ogniem);
 - 5) podczas luzowania należy zwracać uwagę:
 - a) czy odpręgi nie są zahamowane hamulcem ręcznym lub hamulcem zespołowym, a gdy zachodzi potrzeba, odhamować wagony,

- b) czy z wagonów lub z ładunku nie wystają poza skrajnię przedmioty mogące zagrażać bezpieczeństwu ludzi,
- c) przy wychodzeniu spomiędzy wagonów czy nie zbliża się po sąsiednim torze inny pojazd kolejowy.

13. Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:

- 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów;
- 2) zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem przez zahamowanie ich hamulcem ręcznym i wyłożenie płóz hamulcowych;
- 3) złożyć w wyznaczonym do tego przez regulamin pracy bocznicy miejscu nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem płozy hamulcowe; płozy hamulcowe uszkodzone należy składować w osobno wyznaczonym miejscu;
- 4) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki;

Wykonanie powyższych czynności należy zgłosić kierownikowi manewrów.

14. Manewrowy, podczas wykonywania pracy manewrowej, zobowiązany jest zapewnić bezpieczne jej wykonanie, a w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie powiadomić kierownika manewrów i podjąć wszelkie możliwe środki w celu zapobiegnięcia wypadkowi.

§ 9. Obowiązki maszynisty lokomotywy manewrowej (drużyny trakcyjnej)

1. Maszynista lokomotywy manewrowej (drużyna trakcyjna) – dalej tylko „maszynista” – powinien:

- 1) posiadać zdolność psychiczną i fizyczną, potwierdzoną zaświadczeniem lekarskim;
- 2) odbyć wymagane przygotowanie zawodowe na dane stanowisko;
- 3) zdać egzamin kwalifikacyjny przed komisją, potwierdzony świadectwem złożenia egzaminu kwalifikacyjnego;
- 4) posiadać znajomość specyficznych warunków wykonywania pracy na danym stanowisku pracy, potwierdzone przez pracodawcę przeprowadzoną autoryzacją na stanowisku pracy.

2. Maszynista wykonując manewry powinien obserwować:

- 1) wskazania sygnałów i wskaźników oraz ściśle się do nich stosować;
- 2) ułożenie drogi przebiegu, zwracając szczególną uwagę na prawidłowe ustawienie zwrotnic, wykolejnic, obrotnic, przesuwnic itp.;
- 3) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, obniżenie lub oberwanie sieci trakcyjnej, nałożone na tor wykolejnice itp.);
- 4) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości ruch pojazdów kolejowych po sąsiednich torach.

3. Maszynista powinien znać kierownika manewrów, wykonywać manewry na jego polecenia, jeżeli te nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi oraz pojazdów kolejowych.

Instrukcja prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach

4. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i ruchu kolejowego.
5. Maszynista powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli plan pracy manewrowej nie został omówiony lub gdy podany sygnał albo polecenia wydane zostały w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
6. Podczas wykonywania manewrów maszynista (drużyna trakcyjna) powinna znajdować się w pełnym składzie na lokomotywie, a podczas przerwy w pracy lokomotywa powinna być dozorowana przynajmniej przez jednego pracownika drużyny trakcyjnej.
7. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy zejść z lokomotywy dopiero, po uprzednim zatrzymaniu silnika, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
8. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być wykonane niezwłocznie, bez względu na to, kto je wydał.
9. Podczas jazd manewrowych przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych, miejsca gdzie pracują ludzie itp., maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał Rp 1 „Baczność”.

§ 10. Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania

1. Bocznicą, na której pracuje jedna lokomotywa, stanowi jeden rejon manewrowy.
2. Opis dozwolonych sposobów manewrowania, szczególnych postanowień dotyczących prowadzenia manewrów na bocznicach oraz związanych z tym ewentualnych ograniczeń, powinien być ujęty w RPB.
3. Gdyby wywołane warunkami zimowymi trudności w pracy wystąpiły bez uprzedniej zapowiedzi zmian warunków atmosferycznych, dla umożliwienia normalnego toku pracy manewrowej należy samorzutnie przystąpić do usuwania ich skutków.
4. Podstawowymi dokumentami używanymi przy wykonywaniu pracy manewrowej są druki (dokumenty) przekazania wagonów, określone w RPB lub w umowie, zawartej z obsługującym bocznicę przewoźnikiem kolejowym.
5. Rodzaj łączności stosowanej przy wykonywaniu pracy manewrowej powinien być określony w RPB.

Rozdział II.

Technika wykonywania manewrów

§ 11. Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach

1. Podczas wykonywania manewrów lokomotywa powinna znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku – w miarę możliwości – od strony spadku. Wyjątkowo, podczas manewrów wykonywanych na pochyleniu nie większym niż 2,5 ‰, lokomotywa może znajdować się między przetaczanymi wagonami pod warunkiem, że wagony te nie będą odrzucane. Szczegóły w tym zakresie określa RPB.
2. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą. Grupy wagonów lub pojedyncze wagony należy odpręgać bezpośrednio przed odjazdem lokomotywy, lecz po zabezpieczeniu przed zbiegnięciem pozostawionego taboru.
3. W czasie jazdy wagony pchane powinny być zawsze sprzęgnięte z lokomotywą.
4. Przed rozpoczęciem manewrowania należy tabor odhamować, a spod kół usunąć płozy hamulcowe.
5. Drogi przebiegu dla manewrów na żądanie kierownika manewrów nastawia pracownik obsługujący zwrotnice w okręgu nastawczym. Tam, gdzie zwrotnic nie obsługuje posterunek nastawczy, należy w RPB wskazać kto i które zwrotnice obsługuje.
Za prawidłowe nastawienie zwrotnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
6. Drogi przebiegu dla jazd niepilotowanych lokomotyw nastawia, na żądanie prowadzącego pojazd, pracownik wyznaczony RPB, obsługujący urządzenia srk w danym okręgu nastawczym. Pracownik ten pełni wówczas obowiązki kierownika manewrów.
7. Zwrotnice obsługiwane ręcznie przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi. Położenie przeciwwagi z białym półkołem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy.
8. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice i wykojejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy.
9. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać tego pojazdu. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Do czasu stwierdzenia należytego stanu i prawidłowego działania zwrotnicy wszelki ruch taboru przez tą zwrotnicę jest **zabroniony**.
10. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń, o ile nastawianie drogi przebiegu dla manewrów zostało powierzone drużynie manewrowej. Manewry należy prowadzić ostrożnie, a prędkość jazdy należy regulować tak, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody pojazdy kolejowe mogły być niezwłocznie zatrzymane.

11. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu drogi przebiegu dla manewrów, zwrotniczy daje pozwolenie na jazdę za pomocą sygnału na sygnalizatorze.

Jeżeli nie ma sygnalizatora, wówczas pracownik drużyny manewrowej lub zwrotniczy daje to pozwolenie za pomocą sygnałów Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.

W przypadku uszkodzenia sygnalizatora lub jego braku pozwolenie na jazdę może być również podane głosem, za pomocą urządzeń łączności.
12. O otrzymaniu pozwolenia ustnego lub za pomocą środków łączności na przejazd składu manewrowego obok sygnalizatora, na którym nie można nastawić sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powiadamia maszynistę.
13. Gdyby odebranie sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie przez zwrotniczego odpowiedniego sygnału zezwalającego, sygnał ten można zastąpić słowami: „*Lok nr ... lub skład manewrowy ... jechać w kierunku ...*”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.
14. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie.
15. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozsprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika pomiędzy wagonów.
16. **Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.**
17. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób zwięzły, zrozumiały i wyraźny tak, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości. W przypadku niejasności – na żądanie odbierającego – polecenia lub informacje muszą być bezwzględnie powtórzone przez kierownika manewrów.
18. Przed daniem sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy pracownik obsługujący zwrotnice albo manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz czy nie ma przeszkód dla uruchomienia taboru (płozy pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.).
19. Usunięcie płóz hamulcowych spod kół wagonów, odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukresu, kierownik manewrów może zlecić manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosić w uprzednio ustalony sposób. Polecenie jazdy manewrowej daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów. Jeżeli drużyna trakcyjna nie widzi sygnału podawanego przez kierownika manewrów, wówczas sygnał ten przekazywany jest za pośrednictwem manewrowych.
20. Drużyna manewrowa (ustawiacz – jeżeli pracuje samodzielnie) powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie składu manewrowego, po której znajduje się stanowisko maszynisty lokomotywy manewrowej, a jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie tego łuku.

21. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazać maszyniście sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się, w warunkach określonych w RPB, możliwość przekazania ich przez radiotelefon.
22. Podczas wykonywania manewrów kierownik manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, jego drogę przebiegu, pracowników drużyny manewrowej oraz mógł porozumiewać się sygnałami zarówno z nimi jak i przygotowującymi drogi przebiegu dla 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 do jazdy natychmiast podać sygnał D 2 „Stój”.
- Jeżeli pracownik nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie, wówczas powinien on poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy. W porze ciemnej pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy.
- Przy dojeżdżaniu w porze ciemnej do stojącego taboru w celu sprzęgnięcia, przy czołe stojącego taboru, powinien znajdować się drugi pracownik, oświetlający latarką stojący tabor. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgnięcia oraz ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprzęgnięciu taboru.
23. Po ukończeniu manewrów **zabrania się** pozostawiania wagonów poza ukresami torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie torry oraz w innych, wskazanych w RPB miejscach.
24. Kierownik manewrów powinien zastosować się niezwłocznie do polecenia nadzorującego manewry kierownika zmiany dotyczącego: przerwania manewrów, zwolnienia albo nie zajmowania danego toru. Wykonanie polecenia należy zgłosić wydającemu to polecenie.
25. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych przez inne pojazdy kolejowe, dlatego należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, pojazdów kolejowych i przewożonych ładunków.

Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód do jazdy oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków.

Prędkość jazdy manewrowej nie może przekraczać 25 km/h (o ile RPB nie wprowadza dalszych ograniczeń), za wyjątkiem przypadków określonych w tabeli Nr 1:

Tabela Nr 1. Prędkości jazd manewrowych:

Lp.	prędkość w km/h	w miejscu lub w przypadku
1.	25	- jazda składu manewrowego, - gdy lokomotywa ciągnie wagony po wolnych torach, - jazda torem 221.
2.	20	jazda przez bramę na torze 221.
3.	15	jazda przez wewnętrzny przejazd drogowy kategorii „F” w km 1.470
4.	5	lokomotywa pchająca wagony po wolnych torach
5.	3,5	dojeżdżanie wagonów (odprzęgów) staczanych z toru 202. do taboru stojącego na torach 212. i 213.

Instrukcja prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach

Lp.	prędkość w km/h	w miejscu lub w przypadku
4.	3	<ul style="list-style-type: none"> – przetaczanie wagonów podciągarką linową, – napychanie wagonów lokomotywą na wyrotnicę i pod załadownię, – jazda na tor zajęty, gdy lokomotywa pcha wagony, – podstawianie lub zabieranie wagonów z punktów ładunkowych, – przejazd lokomotywy przez pomost wagi wagonowej, – jazda obok budynków, ramp i urządzeń ładunkowych, – dojazd lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojących wagonów, – dojazd do końca torów (do kozłów oporowych), – jazda obok placów składowych, – jazda przez bramę wjazdową na torze 209. (garaż lokomotywy), – jazdy po torach, obok których pracują ludzie, – w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych ograniczających widoczność, – podczas wykonywania manewrów ciągnikiem drogowym.

W czasie złych warunków atmosferycznych (burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła) oraz w razie braku należytej widoczności należy prędkość jazdy zmniejszyć tak, aby manewrujące pojazdy kolejowe można było zatrzymać natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

§ 12. Hamowanie wagonów

1. Manewrująca lokomotywa powinna posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego lokomotywa **nie może** być użyta do wykonywania manewrów.
2. Lokomotywą można przetaczać tabor w granicach jej siły pociągowej, jeżeli z uwagi na warunki miejscowe regulamin pracy bocznic kolejowej nie wprowadza w tym zakresie dodatkowych ograniczeń.
3. W czasie wykonywania manewrów lokomotywą długość składu może wynosić:

Tabela Nr 2. Długości składów manewrowych:

Na pochyleniu	ilość wagonów bez obsługi hamulców wagonowych	przy liczbie wagonów przekraczającej ilość podaną w kolumnie 2, należy obsługiwać 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte:
w poziomie i na pochyleniu do 1‰	20	20 wagonów
> 1‰ do 2,5‰	15	15 wagonów
> 2,5‰ do 5‰	12	12 wagonów
> 5‰ do 8‰	10	10 wagonów
> 8‰ do 10‰	5	5 wagonów
> 10‰	3	3 wagonów

4. Jeżeli długość składu manewrowego jest większa niż dozwolona liczba wagonów bez czynnych hamulców ręcznych, a skład ten ma być hamowany hamulcem zespolonym, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców.
5. Wagony z uszkodzonym lub nieczynnym hamulcem zespolonym powinny być oznaczone odpowiednią nalepką. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładunkowych znajdujące się na pomostach wagonowych. Przed uruchomieniem wagonów należy spraw-

działanie hamulców ręcznych, dokręcając dźwignię hamulca do oporu, po czym, naciskając silnie stopą na klocek hamulcowy upewnić się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła. Następnie należy hamulec wyluzować przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę oraz sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (czy nie ocierają się o obręcz kół).

6. Do hamowania wagonów w czasie manewrów należy używać:
 - 1) płóz hamulcowych;
 - 2) ręcznych hamulców wagonowych.
7. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe działają sprawnie.
8. Na bocznicach płozy hamulcowe służą wyłącznie do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem.

§ 13. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
2. **Zabrania się** ręcznego sprzęgania i rozprzęgania wagonów będących w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru lokomotywą, w celu jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. W takim przypadku wejście pomiędzy lub wyjście z pomiędzy wagonów może nastąpić **wyłącznie** wtedy, gdy pojazdy kolejowe są nieruchome.
3. Przy wchodzeniu pomiędzy pojazdy kolejowe dla ich sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy pojazdu kolejowego.
4. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernej szarpnięcia w czasie manewrów). Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w taki sposób, aby tarcze zderzaków stykały się ze sobą.
5. Podczas łączenia taboru w składzie manewrowym należy kolejno wykonywać następujące czynności:
 - 1) założyć na hak sprzęg ciągłowy i odpowiednio go skrócić;
 - 2) połączyć sprzęgi hamulcowe i zasilające;
 - 3) otworzyć kurki powietrzne.

Przy rozłączaniu taboru czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony lokomotywy. Rozłączone sprzęgi hamulcowe należy założyć na wsporniki.

Zamykać kurki przewodu głównego i zasilającego, rozłączać sprzęgi hamulcowe i zakładać je na wsporniki można **wyłącznie po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów kolejowych**.
6. Sprzęganie i rozprzęganie czynnej lokomotywy ze składem manewrowym wykonuje:
 - 1) pomocnik maszynisty – przy 2-osobowej obsadzie pojazdu trakcyjnego;
 - 2) maszynista – przy 1-osobowej obsadzie pojazdu trakcyjnego.

Za należyte sprzęgnięcie obsługiwanej lokomotywy ze składem manewrowym oraz za otwarcie kurków przewodu hamulcowego między lokomotywą i składem w każdym przypadku odpowiedzialny jest maszynista.

7. Przy sprzęganiu pojazdów kolejowych należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu. Pałak sprzęgu należy trzymać w jego dolnej części przy nakrętce, zwracając przy tym uwagę, aby palce znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka.

Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak łączonego pojazdu kolejowego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby puszczony sprzęg nie spowodował zranienia lub stłuczenia nóg pracownika rozprzegającego pojazdy kolejowy.

8. Pracownik nie powinien znajdować się pomiędzy pojazdami kolejowymi dłużej, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem pojazdów kolejowych.
9. Sprzęgi nie użyte nie powinny zwisać niżej niż 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia pojazdów kolejowych należy założyć na haki zarzutowe.
10. Przed uruchomieniem taboru kolejowego kierownik manewrów powinien upewnić się, czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy ~~łączeniu~~ wyszli spośród wagonów.

§ 14. Środki ostrożności podczas przejazdu przez bramę

1. Brama wjazdowa obsługiwana jest przez wyznaczonego pracownika bocznicy, który odpowiada za należyte zabezpieczenie skrzydeł bramy przed ich samoczynnym uruchomieniem się w czasie jazdy taboru.
2. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy obowiązany jest zatrzymać tabor przed bramą i sprawdzić czy jest ona zabezpieczona przed samoczynnym zamknięciem i nie zagraża bezpieczeństwu pracowników, a następnie podać sygnał zezwalający na dalszą jazdę.

Bez podania maszyniście sygnału zezwalającego na jazdę przez kierownika manewrów lub manewrowego przejazd przez bramę jest **zabroniony**.

3. Brama wjazdowa powinna być otwierana przed każdą obsługą bocznicy z takim wyliczeniem, aby nie utrudniać obsługi punktów ładunkowych.

§ 15. Manewry przez przejazd kolejowo-drogowy

Podczas przejazdów składów manewrowych lub lokomotyw manewrowych luzem przez wewnętrzny przejazd kolejowo-drogowy maszynista, zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego, podaje dźwiękowy sygnał ostrzegawczy Rp 1 „Baczność”.

W razie pchania wagonów, manewrowy powinien znajdować się na pomoście albo na stopniu pierwszego wagonu lub idąc obok toru poprzedzać skład manewrowy oraz podawać odpowiednie sygnały.

§ 16. Manewry z wagonami zawierającymi przesyłkę o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłkę z przekroczoną skrajnią oraz z pojazdami kolejowymi grożącymi wykolejeniem

1. Podczas przetaczania wagonów zawierających towar niebezpieczny, przesyłkę o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłkę z przekroczoną skrajnią oraz z pojazdami kolejowymi grożącymi wykolejeniem należy zachować szczególną ostrożność.
2. Wagony załadowane przesyłkami przekraczającymi skrajnię ładunkową lub wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, powinny być obustronnie oznakowane odpowiednią nalepką.
3. Podczas manewrów z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni lub wyjątkowo ciężkimi należy zastosować szczególne środki ostrożności, jak np. zmniejszenie prędkości przetaczania (prędkość maksymalna 5 km/h), unikanie szarpania, nagłego hamowania itp.
4. Manewrowanie taborem uszkodzonym, zagrażającym wykolejeniem dozwolone jest jedynie przy udziale rewidenta taboru lub innego uprawnionego pracownika, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.
5. Za pojazdy kolejowe zagrażające wykolejeniem uważa się pojazdy, na których rewident taboru lub inni uprawnieni pracownicy umieścili nalepki określające niezdatność pojazdu do biegu na własnych kołach, a także pojazdy kolejowe nie zaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych pojazdu 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 pojazdem kolejowym uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.

6. Osobom do tego nieupoważnionym **zabrania się** zdejmowania nalepek (np. kierunkowych, ostrzegawczych, znaków manewrowania itp.), umieszczonych na taborze przez rewidentów taboru lub innych uprawnionych pracowników.

§ 17. Przetaczanie wagonów podciągarkami wagonów

1. Podciągarki wagonów przeznaczone są do przetaczania dowolnego typu wagonów.
2. Warunki przetaczania za pomocą podciągarek należy określić w RPB oraz w regulaminach pracy tych miejsc na bocznicach, w których się ich używa.

§ 18. Przetaczanie wagonów przy pomocy silnikowych pojazdów kołowych

1. W wyjątkowych przypadkach, gdy zajdzie taka konieczność, dopuszcza się przetaczanie wagonów za pomocą pojazdów drogowych, lecz tylko na torach bocznicach leżących na poziomie lub na spadku nie przekraczającym 2,5%. W jednej grupie przetaczać można tylko tyle wagonów, ile w razie potrzeby można natychmiast zatrzymać.
2. Szybkość przetaczanych wagonów nie może przekraczać 3 km/godz. Wagony należy popychać idąc obok nich, nie wolno znajdować się przed lub za wagonami.

3. Podczas przetaczania taboru pojazdami drogowymi łańcuch lub lina powinna mieć długość co najmniej 2,5 m. Pojazd drogowy powinien znajdować się na zewnątrz toru, a kierowca powinien uważać, aby w czasie przetaczania nikt nie znajdował się wewnątrz toru, ani między wagonami a pojazdem drogowym.

Oprócz kierującego pojazdem drogowym przy przetaczaniu wagonów powinien być drugi pracownik do zabezpieczenia i zatrzymania przetaczanych wagonów hamulcem lub drążkiem zakładanym pomiędzy obręczą koła, a ostojnicą wagonu.

4. Przetaczanie wagonów za pomocą pojazdu drogowego może odbywać się wyłącznie pod kierownictwem ustawiacza, a osoby zatrudnione przy przetaczaniu wagonów powinny, przed rozpoczęciem tych czynności, zostać przez kierującego manewrami pouczone o sposobie przetaczania wagonów.
5. Podczas przetaczania wagonów za pomocą pojazdu drogowego należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) szybkość przetaczanych wagonów nie może być większa niż 3 km/godz.;
 - 2) wagony można przetaczać w poziomie lub na spadku nie większym niż 2,5‰;
 - 3) przetaczane wagony muszą być ze sobą sprzęgnięte;
 - 4) nie wolno uderzać wagonem przetaczanym w wagony stojące celem ich uruchomienia.

§ 19. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych

1. Praca manewrowa przy obsłudze punktów ładunkowych bocznic powinna odbywać się na warunkach określonych w RPB.
2. Podczas obsługi punktów ładunkowych bocznic **zabrania się** prowadzenia manewrów metodą odrzucania.
3. Do przyjmowania wagonów ładunkowych, przeznaczonych do rozładunku na wywrotnicy oraz próżnych przeznaczonych pod załadunek przeznaczone są tory 205. i 206. Do zdawania wagonów próżnych przeznaczone są tory 212. i 213. Do zdawania wagonów załadowanych przeznaczone są tory 215. i 216.
4. O zamierzonej obsłudze bocznic „WĘGŁOZBYT” lokomotywą przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę dyżurny ruchu stacji Ostrów Zachodni powiadamia telefonicznie zwrotniczego CZW, a ten z kolei powiadamia kierownika zmiany i kierującego manewrami. Zwrotniczy CZW lub w wyjątkowych sytuacjach na jego polecenie ustawiacz drużyny manewrowej CZW układa drogę przebiegu (rozjazdy nr 224-227) na tor zdawczy 205. lub 206. Jazda składu manewrowego ze stacji Ostrów Zachodni na punkt zdawczy na torach 205. i 206. odbywa się po torach 221., 214., 214a i dalej drogą rozjazdową na określony tor zdawczy. Po zakończonej obsłudze punktu zdawczego CZW jazda luzem lokomotywy manewrowej przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę odbywa się po torach 203., 214. i 214a.
5. **Przed** dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonów, przy których trwają czynności ekspedycyjne, kierownik manewrów powinien:
 - 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych;

- 2) zażądać odsunięcia na bezpieczną odległość od taboru wszelkich pojazdów drogowych;
- 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych;
- 4) sprawdzić czy pomiędzy rampą, a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
- 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru;
- 6) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek i/lub składowane na tam materiały i przedmioty znajdują się poza skrajnią budowli oraz czy nie grożą obsunięciem się w skrajnię podczas ruchu taboru – należy przy tym mieć na uwadze, że składowanie obok toru dozwolone jest w odległości co najmniej:
 - a) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w przyzmacach (tłuczeń, kamienie, piasek, węgiel itp.),
 - b) 1.450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie inne przedmioty;
- 7) upewnić się, czy stojące na torze bocznicowym wagony są odpowiednio zabezpieczone, aby w momencie dojeżdżania do nich lokomotywy lub składu manewrowego nie nastąpiło ich zbiegnięcie.

Sprawdzenia wymienione w punktach 4, 5, 6 i 7 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
6. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
7. Wykonywanie manewrów na stanowisku ekspedycyjnym powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza, a o zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
8. W czasie trwania czynności ładunkowych 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.
9. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z punktu ładunkowego na torach ogólnie ładunkowych pomimo nieukończenia czynności ładunkowych, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane.
10. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
11. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę stanowiska ekspedycyjnego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.) kierownik manewrów, niezależnie od adnotacji uczynionych w dokumentacji przekazania wagonów, powinien niezwłocznie powiadomić kierownika zmiany i/lub uprawnionego przedstawiciela użytkownika bocznic.

§ 20. Prowadzenie manewrów przy obsłudze wagi wagonowej

1. Przy ważeniu wagonów na mechanicznych wagach wagonowych, wagon należy ustawiać na pomoście (pomostach) w taki sposób, aby wagony zarówno przed, jak i za wagonem ważonym nie oddziaływały na wagę bezpośrednio, tzn. zderzaki tych wagonów nie stykały się ze sobą, a w przypadku wagi jednopomostowej, osie wagonu sąsiedniego nie najechały na pomost wagi.
2. 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 RPB.
3. **Zabrania się** ważenia wagonów na wagach wagonowych, jeżeli:
 - 1) długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu;
 - 2) masa brutto ważonego wagonu jest większa od maksymalnego udźwigu wagi.

§ 21. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem

1. Wagony nie będące w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w trakcie wykonywania manewrów, jeżeli zachodzi możliwość ich zbiegnięcia, a zwłaszcza gdy pochylenie toru przekracza 2,5‰, wieje silny wiatr itp. oraz po ukończeniu manewrów.
2. Pozostawiając wagony w pobliżu ukresu, przejazdu kolejowo-drogowego lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na ewentualne przesunięcia się odstawionych wagonów, wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych lub na skutek uderzenia przez inne wagony.
3. Zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub wyłożenie płóz, zgodnie z następującymi zasadami:
 - 1) stojące wagony należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe itp.); wagony w jednej grupie powinny być sprzęgnięte ze sobą;
 - 2) oprócz sprzęgnięcia ze sobą hamulcem ręcznym zahamować należy:
 - a) 1 wagon – gdy grupa połączonych wagonów nie przekracza 10,
 - b) 2 skrajne wagony – gdy grupa połączonych wagonów przekracza 10;
 - 3) jeżeli w grupie wagonów znajduje się tylko jeden wagon z hamulcem ręcznym, to oprócz zahamowania należy użyć płóz od tej strony, od której brak jest wagonu z hamulcem ręcznym lub od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia wagonów; wagon stojący oddzielnie należy zahamować hamulcem ręcznym;
 - 4) jeżeli brak jest wymaganej ilości czynnych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia wagonów należy użyć płóz, zabezpieczając skrajne koła grupy wagonów lub wagonu stojącego pojedynczo;

- 5) jeżeli tor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5 ‰ lub posiada połączenie z torami, po których odbywają się przebiegi składów manewrowych nie zabezpieczone zeberkami ochronnymi, zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami to oprócz zabezpieczenia wagonów zgodnie z postanowieniami pkt 2 należy wagony zabezpieczyć dodatkowo płozami od strony, w kierunku której istnieje możliwość ich zbiegnięcia w drogę przebiegu składu manewrowego.
4. Na boczniczy CZW do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem mogą służyć płozy hamulcowe typu PL-1 koloru czerwonego lub uniwersalne typu PL-3 koloru pomarańczowego oraz kliny sprzężone. **Zabrania się** używania kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów do hamowania odpręgów lub zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem.
5. Sposób zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem oraz miejsca składowania płóz hamulcowych i klinów sprzężonych należy określić w RPB.
6. Za odpowiednie zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest manewrowy lub inny pracownik wyznaczony przez kierownika manewrów.
Odstawiane wagony należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przed odczepieniem od nich lokomotywy. Wykonanie tych czynności manewrowi zgłaszają kierownikowi manewrów osobiście lub środkami łączności.
Jeżeli kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy wykonują manewry jednoosobowo, to każdy z nich ponosi osobistą odpowiedzialność za odpowiednie zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem.
7. Obowiązek sprawdzenia wykonania powyższego postanowienia po zakończeniu manewrów należy do wyznaczonego pracownika, a sposób tego sprawdzenia należy określić w RPB.

§ 22. Posługiwanie się płozami hamulcowymi

1. Płozą hamulcowa składa się z następujących części zasadniczych:
 - 1) podeszwy ślizgowej z jedną lub dwiema wargami; przy podeszwie ślizgowej różniamy: spód ślizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy;
 - 2) korpusu (koziółka) z nasadką lub bez;
 - 3) uchwytu.Brzegi podeszwy płozy zagięte są w dół na szerokość 17 mm i tworzą tzw. wargi. Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn dana płoza się nadaje.
2. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane.
3. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe 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, 39. i 41.;
 - 2) typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy – do szyn typu 8., 15., S42, S49, S60 oraz R65 (tor szeroki).

Malowanie płóz dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek przy ich stosowaniu.

4. **Zabrania się** stosowania płóz o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu szyn.
5. Typ (rodzaj) stosowanych płóz hamulcowych na torach bocznicy oraz ich lokalizację (rozmieszczenie) należy określić w RPB.
6. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płozy do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jej pracę, należy po wyłożeniu płozy ruchem ślizgowym przesunąć ją nieco w kierunku biegu odprzęgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargę płozy dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
7. **Nie wolno** wykładać płóz w następujących miejscach i sytuacjach:
 - 1) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płozy należy wykładać w odległości co najmniej 1 m za złączem;
 - 2) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płozy i uszkodzenie iglicy – w razie konieczności płozy można wykładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica;
 - 3) na rozjeździe przed krzyżownicą oraz przed skrzyżowaniem torów;
 - 4) na zewnętrznym toku szynowym w łukach;
 - 5) tuż przed przejazdami i na przejazdach kolejowo-drogowych;
 - 6) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
8. **Nie wolno** używać płóz uszkodzonych. Płozy hamulcowe należy wyłączyć 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 płozy jest niewygodne;
 - 8) nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
9. Podczas pracy płozy należy smarować, przestrzegając następujących zasad:
 - 1) smaruje się nasadkę aby spowodować jak najdłuższe obracanie się koła, co powoduje skrócenie drogi hamowania, a manewrowemu oszczędza drogi;
 - 2) spód podeszwy ślizgowej należy lekko smarować podczas upałów, deszczu, mokrego śniegu oraz przy zardzewiałych główkach szyn – lekkie smarowanie zapewnia równomierne i pewne hamowanie oraz zmniejsza możliwość zacięcia się płozy;
 - 3) **zabrania się** smarowania podeszwy płóz podczas występowania szronu, gołoledzi, rosy lub silnej mgły;

- 4) **nie wolno** smarować powierzchni tocznej główki szyny;
 - 5) szyny, na którą nakłada się płozy, **nie wolno** posypywać piaskiem, natomiast można posypywać piaskiem szynę przeciwległą, po której toczy się drugie koło hamowanej osi.
10. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdatne do użytku powinny być umieszczone w rejonach manewrowych na przeznaczonych do tego celu stojakach lub ławach, rozmieszczonych w odstępach 25-50 m w zależności od warunków miejscowych. Płóz uszkodzonych **nie wolno** układać razem z dobrymi.
11. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być ocechowane oraz oznakowane skrótem nazwy jednostki organizacyjnej, rejonu manewrowego lub posterunku oraz kolejnym numerem. Ustalone symbole i numery nie mogą powtarzać się w obrębie jednej stacji lub bocznicy. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płozy.
12. Płóz **nie wolno** układać ani rzucać na ziemię, podszwą ślizgową do spodu.
13. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płóz, nie należy ich kłaść na śniegu. W razie konieczności położenia płozy na śniegu należy śnieg najpierw udeptać, następnie jedną płozę położyć powierzchnią ślizgową do góry, a na nią drugą płozę powierzchnią ślizgową do dołu.
14. Zacięcie się lub zrzucenie płozy z główki szyny prowadzi z reguły do uszkodzeń taboru, ładunku lub do wykolejenia, przy czym:
- 1) przyczynami zacięcia się płóz mogą być:
 - a) nadmiernie spłaszczone główki szyn – nieobcinane spływy,
 - b) nie podbite i źle utrzymane złącza szyn – złącza wiszące,
 - c) nierówny poziom szyn na złączach,
 - d) brak lub niewłaściwe smarowanie płozy albo zanieczyszczenie podszwy,
 - e) najechanie na płozę z prędkością przekraczającą 25 km/h (7 m/s),
 - f) użycie płozy nieodpowiedniej dla danego typu szyny,
 - g) wyłożenie płozy tuż przed złączem szynowym,
 - h) najechanie płozy na krzyżownicę rozjazdu lub skrzyżowanie torów;
 - 2) przyczynami zrzucenia płozy z szyny mogą być:
 - a) użycie płozy nieodpowiedniej dla danego typu szyny,
 - b) niewłaściwe smarowanie płóz,
 - c) nieprzyleganie języka podszwy płozy do szyny (podeszwa skrzywiona, nadmiernie zużyta, pęknięta, język nadłamany, urwany, spłaszczony, zadarty do góry),
 - d) nieprzyleganie wargi płozy do **wewnętrznej** bocznej powierzchni główki szyny,
 - e) niewłaściwe ułożenie płozy na szynie (wyłożenie ukośne do szyny, bezpośrednio za stykiem szyny, nieprzyleganie podszwy płozy do powierzchni ślizgowej główki szyny).

Instrukcja prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy

Płozę, która uległa zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać jako uszkodzoną do czasu oględzin przez ustawiacza i określenia jej dalszej przydatności.

15. Po zestawieniu składu manewrowego należy obejść go z obu stron w celu sprawdzenia i usunięcia wszystkich płóz spod wagonów, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych wagonów dla zabezpieczeń składu przed zbiegnięciem.
16. Po ukończeniu manewrów manewrowi powinni usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.

Rozdział III.

Szczególne wymagania w zakresie bezpieczeństwa pracy**§ 23. Wyposażenie pracowników zatrudnionych na 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) kask i rękawice ochronne;
 - 5) kamizelkę ostrzegawczą lub ubranie robocze koloru pomarańczowego.
3. Kierownik manewrów powinien być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny, zapewniający łączność z maszynistą lokomotywy manewrowej i z nadzorującym manewry.
4. Podczas wykonywania pracy manewrowej **zabrania się** korzystania z urządzeń multimedialnych, niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, utrudniających prawidłowy odbiór nadawanych sygnałów akustycznych i komunikatów głosowych.
5. Ilość i rodzaj sprzętu, jaki powinni posiadać pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów, określa regulamin pracy bocznic.

§ 24. Poruszanie się po torach

1. W czasie wykonywania pracy, wszyscy zatrudnieni przy manewrach pracownicy powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. **Nie wolno** chodzić po główkach szyn.
3. Przy przechodzeniu przez tory zastawione pojazdami kolejowymi należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi pojazdami, o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojące pojazdy kolejowe, przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.
4. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ich scentralizowanym nastawianiu. W przypadku konieczności przejścia przez rozjazd nie należy stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.

5. Nie wolno:

- 1) przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym składem manewrowym lub pojazdami kolejowymi, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym składem manewrowym lub pojazdem kolejowym;
 - 2) przechodzić pod pojazdami kolejowymi oraz chodzić po ich zderzakach i sprzęgach;
 - 3) przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu pociągów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m;
 - 4) przechodzić między torem, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami, wagą itp. obiektami przylegającymi do tego toru;
 - 5) stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
6. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.
7. W razie potrzeby przeniesienia materiałów czy przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać norm określonych odrębnymi przepisami BHP.

§ 25. Jazda na pojazdach kolejowych

1. Pracownik jadący na stopniu przetaczanego pojazdu kolejowego powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt pojazdu kolejowego.
2. W czasie, gdy pojazd kolejowy znajduje się w ruchu, **zabrania się**:
 - 1) wychylać się poza skrajnię taboru;
 - 2) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych;
 - 3) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru;
 - 4) przebywać na stopniach pojazdów kolejowych od strony wysokich ramp i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń;
 - 5) przebywać na stopniach pojazdów kolejowych w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń, estakad itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika;
 - 6) przebywać na stopniach wejściowych do pojazdów trakcyjnych;
 - 7) przebywać na zderzakach, sprzęgach, ładunkach i dachach pojazdów kolejowych.
3. **Zabrania się** zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdów kolejowych będących w ruchu.



Rozdział IV.

Postanowienia końcowe

§ 26. Wskazówki administracyjne

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

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Lp.	dotyczy: zmiany lub uzupełnienia	część, strona, rozdział, §, ustęp, pkt, ppkt, litera, tiret	zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	podpis pracownika wnoszącego zmianę
1	Uzupełniono o słowa: „prowadzący pojazdy wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej”	Rozdział I Postanowienia ogólne, § 2 Pojęcia podstawowe, pkt 11 Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, strona 5	06-06-2024 r.	Dyrektor Składowiska  Sławomir Piłarski
2	Uzupełniono o słowa: „prowadzący pojazdy wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej lub”	Rozdział IV Postanowienia końcowe § 26 Wskazówki administracyjne Pkt 1.4, strona 31	06-06-2024 r.	Dyrektor Składowiska  Sławomir Piłarski

