

# Instrukcja (MPEC RK-1)

określająca zasady i wymogi bezpiecznego  
prowadzenia ruchu kolejowego  
na bocznicy kolejowej



Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A.  
z siedzibą w Tarnowie, 33-100 Tarnów, przy ul. Siennej 4

Tylko do użytku wewnętrznego

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

Tarnów, dnia: .....

Członek Zarządu

*Beata Jagoda*

PREZES ZARZĄDU

*mgr inż. Tadeusz Sieńczak*

(pieczęć i podpis właściciela bocznic)

Tarnów, grudzień 2022 r.

## SPIS TREŚCI

<b>POSTANOWIENIA OGÓLNE</b>	3
<b>ZAKRES STOSOWANYCH PRZEPISÓW</b>	3
<b>ROZDZIAŁ I SYGNAŁY NA BOCZNICY</b>	4
§1 Sygnały stosowane na bocznicach	4
§2 Sygnały stosowane przy manewrach	6
<b>ROZDZIAŁ II MANEWRY NA BOCZNICY</b>	9
§1 Cel, znaczenie, sposoby wykonywania pracy manewrowej	9
§2 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	10
§3 Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach	12
§4 Obowiązki i kompetencje nadzorującego manewry	13
§5 Obowiązki kierownika manewrów	14
§6 Obowiązki manewrowych	16
§7 Obowiązki maszynisty lub prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic	19
§8 Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania	20
§9 Sprzęganie i rozprzęganie taboru	20
§10 Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem	22
§11 Manewry przy obsłudze punktów wyładunkowych	23
§12 Stosowanie płóz hamulcowych na bocznicach	24
§13 Wyposażenie pracowników zatrudnionych na manewrach	26
§14 Jazda na taborze	27
§15 Próba uproszczona hamulca zespolonego	27
§16 Prędkości jazdy manewrowych na bocznicach	28
§17 Manewry przez przejazdy kolejowo –drogowe i przejścia	28
§18 Manewry z wagonami lub przesyłki nadzwyczajnymi i pojazdami kolejowymi grożącymi wykolejeniem	29
§19 Zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych w czasie pracy manewrowej	30
§20 Manewrowanie pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym	31
<b>Zmiany i uzupełnienia</b>	32

## POSTANOWIENIA OGÓLNE

Przepisy nadają się do stosowania w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury.

## ZAKRES STOSOWANYCH PRZEPISÓW

Przepisy niniejsze mają zastosowanie na eksploatowanej bocznicach kolejowych normalnotorowej, która odgałęzia się, od rozjazdu zwyczajnego nr 400 w km 0,402 od toru dojazdowego nr 201, który jest również dojazdem do bocznic Stalprodukt. Początek rozjazdu jest kilometrem 0,000 dla bocznic MPEC.

Na bocznicach w celu określenia zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego i manewrów stosuje się sygnały i wskaźniki według postanowień:

- 1) *Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym – (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984z późniejszymi zmianami*
- 2) *„Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji” (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 z późniejszymi zmianami);*
- 3) *„Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 1 lutego 2014 r w sprawie świadectwa maszynisty” (Dz. U. z 2014 r. poz. 212);*
- 4) *„Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności” (Dz. U. z 2019 r. poz. 340 z późniejszymi zmianami.);*
- 5) *„Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 stycznia 2021 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych” (Dz. U. z 2021 r. poz. 101);*
- 6) *„Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych” (Dz. U. z 2016 r. poz. 226 z późniejszymi zmianami);*
- 7) *„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” (Dz. U. 2015 r. poz. 1744 z późniejszymi zmianami);*








Przepisy podają zasady i sposób wykonywania manewrów na bocznicach, określają zasady zapewniające bezpieczeństwo osób, taboru i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz sprawne wykonywanie zadań.



## ROZDZIAŁ I SYGNAŁY NA BOCZNICY

### §1



#### Sygnały stosowane na bocznicach

1. Na bocznicach kolejowych stosowane są sygnalizatory, wskaźniki kolejowe, które służą do porozumiewania się pracowników bocznic i pracowników kolejowych w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji jazdy pojazdów kolejowych, ruchu manewrowego i wykonywanej pracy manewrowej.
2. Stosowane sygnalizatory:
  - 1) **na zakończeniach torów i kołach oporowych** stosowane są sygnalizatory podawane za pomocą latarni kwadratowej ze szkłem koloru mlecznego w kształcie okrągłej tarczy z czarną kreską:
    - a) sygnalizator Z1 „STÓJ”: .
    - 2) **latarnie wykolejnicowe** na latarni mechanicznej to kreska pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy lub kreska pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy wskazują sygnalizatory Z 1wk lub Z 2wk:
      - a) Z 1wk „**Stój wykolejnica na torze**” dzienny i nocny:
        - z przodu  i z tyłu ,
      - b) Z 2wk „**Wykolejnica zdjęta z toru**” dzienny i nocny:
        - z przodu  i z tyłu ,
    - 3) **D1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania**  to odblaskowa prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką jest umieszczony na bramie wjazdowej do garażu, hali napraw lokomotyw, w czasie zamknięcia toru bocznicy z przyczyn technicznych lub eksploatacyjnych, w miejscach czasowych przeszkód w torze i miejsc prowadzenia robót w miejscach, w którym znajduje się przeszkoda uniemożliwiająca jazdę taboru. D1 „Stój” umieszcza się w osi toru zamkniętego na wysokości ukresu toru lub w odległości 100m lub mniejszej przed przeszkodą w torze.
    - 4) sygnalizatory dawane syreną pojazdu kolejowego z napędem w czasie wykonywanej pracy manewrowej przy każdorazowym ruszaniu pojazdem trakcyjnym i podczas przejazdu przez przejazdy kolejowo - drogowe:
      - a) **Rp1 „Baczność”**  jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy (pojazdu kolejowego z napędem);






- 5) w czasie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i powstaniu pożaru podawane są sygnały alarmowe:





- a) **A1 „Alarm”**  i jednocześnie dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie lub jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej. Sygnał podawany jest w celu powiadomienia pracowników kolejowych na bocznicach kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego.
- b) **A2 „Pożar”**  jeden długi i dwa krótkie dźwięki dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy, syreną warsztatową powtarzany kilkakrotnie. Podaje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym bocznicach. Pracownik kolejowy powinien powiadomić straż pożarną.


### 3. Wskaźniki zwrotnicowe:

- 1) na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych stosowane są wskaźniki:

- a) **„Jazda na wprost”**  biały prostokąt na czarnym tle. Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym z ostrza lub na ostrze.
- b) **„Jazda na ostrze”**  biała strzała lub kresa na czarnym tle, zwrócona skośnie w lewo lub prawo. Zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym.
- c) **„Jazda z ostrza”**  biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy.

- 3) Wskaźniki ostrzegania:

- a) **W6b**  oznacza, że należy po minięciu wskaźnika dać sygnał Rp1 „Baczność” trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze. Ustawia się przed przejazdami i przejściami kolejowo –drogowymi i przejściami dla pieszych na warunkach określonych w przepisach o warunkach technicznych w odległości ustalonej regulaminem pracy bocznicach kolejowych.
- b) **W7**  oznacza, że należy po minięciu wskaźnika dać sygnał Rp1 „Baczność” przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem ku górze. Stosuje się ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze i ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót w torze, w odległości 300 m od miejsca robót;

- 3) wskaźnik ukresu W17  w postaci biało-czerwonego słupka. Oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym.

## §2

### Sygnaly stosowane przy manewrach

1. Sygnał manewrowy, jest to znak umowny, za pomocą, którego podaje się nakazy wykonania określonych czynności związanych z ruchem jazd manewrowych.
2. Jazdy manewrowe wykonuje się wyłącznie na polecenia (sygnaly) kierownika manewrów.
3. Maszynista lub prowadzący pojazd kolejowy, może odmówić wykonania polecenia, w przypadku, gdy takie polecenie zagrażałoby bezpieczeństwu pracy manewrowej i pracownikom zatrudnionym przy pracach manewrowych lub wyładunkowych, a także innym pracownikom zatrudnionym na bocznicach lub osobom postronnym.
4. Podczas jazd manewrowych sygnał na rozpoczęcie jazdy manewrowej podaje kierownik manewrów przewoźnika kolejowego.
5. Sygnał musi być podany w sposób zrozumiały i niebudzący wątpliwości.
6. W przypadku usłyszenia lub dostrzeżenia sprzecznych sygnałów, należy jazdę manewrową zatrzymać i wyjaśnić powód podania takich sygnałów.
7. Na podany przez kogokolwiek sygnał „STÓJ”, maszynista lub prowadzący pojazd kolejowy ma obowiązek do natychmiastowego zatrzymania lokomotywy. Kierownik manewrów wyjaśnia zasadność podania sygnału Rm4 „Stój”.
8. Gdyby odebranie sygnału Rm1 „Do mnie” lub Rm2 „Ode mnie” było niemożliwe lub utrudnione to w przypadkach, w których wymagane jest danie sygnału Rm1 „Do mnie” lub Rm2 „Ode mnie”, sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku.....”, przekazanymi ustnie lub za pomocą radiotelefonu.
9. Kierownik manewrów przed podaniem sygnału do uruchomienia jazdy manewrowej, zobowiązany jest upewnić się czy:
  - 1) po sprzęganiu lub rozsprzęganiu wagonów manewrowy wyszedł z pomiędzy wagonów,
  - 2) nie ma ludzi pomiędzy wagonami, pod nimi i na nich,
  - 3) nie ma płozów hamulcowych i klinów zabezpieczających pod kołami wagonów,
  - 4) droga przebiegu jest prawidłowo nastawiona i sygnał zezwalający podany jest na sygnalizatorze,
  - 5) nie ma przeszkód do jazdy manewrowej.


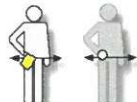



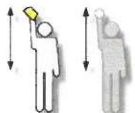
10. Manewrowy może samodzielnie podać sygnał Rm4 „STÓJ” w przypadkach zauważenia grożącego niebezpieczeństwa, inne sygnały manewrowe, manewrowy może tylko powtarzać po otrzymaniu od kierownika manewrów w przypadku, gdy sygnał kierownika manewrów nie jest widoczny dla maszynisty lub prowadzący pojazd kolejowy np.: na łukach torów, rampach itp.



11. Inne postanowienia:


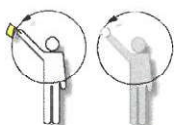
- 1) w przypadku braku dostatecznej widoczności polecenie jazdy manewrowej można podawać za pomocą radiotelefonu.

12. Ręczne sygnały manewrowe stosowane na bocznicach dawane przez uprawnione osoby:


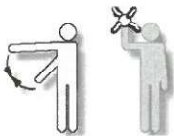
- 1) Rm1 „Do mnie”   dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie -dzienny chorągiewka sygnałowa koloru żółtego poruszana poziomo; -nocny latarka z białym światłem poruszana poziomo. Sygnał „Do mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku do podającego sygnał.

- 2) Rm2 „Ode mnie”   jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie -dzienny chorągiewka sygnałowa koloru żółtego poruszana pionowo; -nocny latarka z białym światłem poruszana pionowo. Sygnał „Ode mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku od podającego sygnał.


- 3) Rm3 „Zwolnić”   kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie -dzienny chorągiewka sygnałowa koloru żółtego poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół; -nocny latarka z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół. Sygnał „Zwolnić” oznacza, że należy zwolnić prędkość jazdy składu manewrowego przy dojeżdżaniu do miejsca ustalonego;


- 4) Rm4 „Stój”   trzy krótkie szybko po sobie następujące tony gwizdkiem lub trąbką kilkakrotnie powtórzone i jednocześnie -dzienny zataczanie okręgu rozwinięta chorągiewką, lub innym przedmiotem lub ręką; -nocny zataczanie okręgu latarka ze światłem białym. Sygnał ręczny „STÓJ” podaje się podczas wykonywania pracy manewrowej oraz w innych przypadkach ruchu poza wykonywaniem pracy manewrowej, sygnał ten oznacza, że należy ruch składu manewrowego natychmiast zatrzymać.




- 5) Rm6 „**Docisnąć**”   dwa krótkie tony gwizdkiem lub trąbką i jednocześnie –kilkakrotne zbliżanie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk; - białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu skierowane w stronę maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy. Sygnał „Zwolnić” oznacza, że należy nacisnąć na tabor kolejowy w celu sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia.


14. Ręczne sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych:

- a) „**Zahamować**”  Dzienny: wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola. Nocny: latarka ręczna z białym światłem poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczana pionowo w dół;

- b) „**Odhamować**”  Dzienny: wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową. Nocny: latarka ręczna z białym światłem poruszana po łuku nad głową.



- c) „**Hamulce w porządku**”  Dzienny: ręka wyciągnięta na głowę, trzymana pionowo. Nocny: latarka ręczna z białym światłem, trzymana pionowo nad głową.

15. Sygnały stosowane przy strzeżeniu bezpieczeństwa ruchu na przejeździe drogowym:

- 1) ręczny „**Stój**”  (dawany przez drużynę manewrową w celu zatrzymania pojazdów drogowych zbliżających się do przejazdu). Dzienny: tarcza do zatrzymania pojazdów, która ma kształt czerwono koła z białym obrzeżem podniesiona do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu. Nocny: podniesienie i poruszanie powoli pionowo latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu.

16. Sygnały stosowane na taborze.

- 1) „**Oznaczenie przodu i tyłu wszelkich manewrujących pojazdów kolejowych z**

**napędem**   dzienny i nocny z przodu i z tyłu po jednym białym świetle od strony czynnego stanowiska maszynisty.

**17. Stosowanie łączności radiowej.**

- 1) gdy utrudnione jest porozumiewanie się kierownika manewrów z maszynistą lub prowadzący pojazd kolejowy lokomotywy manewrowej w przypadku braku dostatecznej widoczności, kierownik manewrów może podać zamiast sygnału manewrowego polecenie ustnie za pomocą radiotelefonu w ten sposób, że najpierw należy wywołać maszynistę lokomotywy manewrowej lub prowadzącego pojazd kolejowy, który musi się zgłosić, a następnie podać krótkie, zwięzłe polecenie. Maszynista lokomotywy manewrowej lub prowadzący pojazd kolejowy musi powtórzyć otrzymane polecenie i dopiero potem uruchomić jazdę.
- 2) w przypadku niezrozumienia polecenia podanego przez kierownika manewrów, maszynista lub prowadzący pojazd kolejowy musi żądać powtórzenia go nie wykonując żądanych ruchów manewrowych za wyjątkiem sygnału „STÓJ”, na który to musi bezwzględnie zareagować.

## **ROZDZIAŁ II MANEWRY NA BOCZNICY**

### **§1**

#### **Cel, znaczenie, sposoby wykonywania pracy manewrowej**

1. Pracą manewrową nazywamy wszelkie ruchy taboru kolejowego oraz związane z nim czynności wykonywane na torach kolejowych bocznic.
2. Składem manewrowym nazywa się tabor sprzęgnięty z pojazdem trakcyjnym użytym do wykonywania manewrów.
3. Pojazd trakcyjny może znajdować się za, przed lub pomiędzy przetaczanym taborem, a na spadku od strony spadku o ile regulamin pracy bocznic nie stanowi inaczej.
4. W czasie manewrowania na torach o pochyleniu większym niż 2,5‰ lokomotywa manewrowa powinna znajdować się od strony spadku, a przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą.
5. Do pojazdów trakcyjnych w rozumieniu niniejszych przepisów zalicza się pojazd szynowy z własnym napędem przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów.
6. Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny, bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.
7. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.
8. Używane w instrukcji określenie „tabor” obejmuje wagony, lokomotywy znajdujące się na własnych kołach, na torze kolejowym.



9. Celem pracy manewrowej jest:
- 1) rozrządzanie składów manewrowych i na poszczególne tory zależnie od przeznaczenia wagonów,
  - 2) zestawianie składów manewrowych,
  - 3) podstawianie i zabieranie wagonów na i z torów zdawczo-odbiorczych,
  - 4) przestawianie pojazdów kolejowych z jednego toru na drugi.
10. Stosowane są następujące sposoby wykonywania manewrów:
- 1) przetaczanie, odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym,
  - 2) przetaczanie wagonów bez użycia pojazdu trakcyjnego (pojazdami drogowymi),
  - 3) zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami,
  - 4) szczegółowe sposoby wykonywania manewrów określa regulamin pracy bocznic.

## §2

### Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

Przy manewrach należy zatrudniać pracowników licencjonowanego przewoźnika lub użytkownika bocznic –wg. regulaminu pracy bocznic kolejowej posiadających odpowiednie kwalifikacje zawodowe określone w rozporządzeniu w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

1. Rozporządzenie dotyczy między innymi:
  - 1) wymagań kwalifikacyjnych, wymogów zdrowotnych,
  - 2) terminów badań,
  - 3) zasad oceny zdolności fizycznych i oceny zdolności psychicznych.
2. Pracownicy obsługujący bocznicę powinni posiadać:
  - 1) egzaminy kwalifikacyjne i autoryzację zgodnie z w / w Rozporządzeniem,
  - 2) uczestniczyć systematycznie w doskonaleniach zawodowych wg ustalonego programu dla danego stanowiska,
  - 3) posiadać aktualne egzaminy okresowe złożone w ustalonych terminach przed właściwą komisją egzaminacyjną,
  - 4) posiadać aktualny egzamin weryfikacyjny w przypadku:
    - a) ciągłej przerwy w pracy na danym stanowisku dłuższej niż 12 miesięcy,
    - b) nie uzyskania pozytywnego wyniku na egzaminie okresowym,
    - c) odsunięcia od pracy z powodu zdarzenia kolejowego lub stwierdzeniu w czasie wykonywania pracy naruszenia obowiązków stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. Wszyscy pracownicy związani z ruchem kolejowym obsługujący bocznicę dodatkowo obowiązani są znać aktualnie obowiązujące przepisy porządkowe dotyczące bezpieczeństwa p. poż. i branżowe przepisy BHP.



5. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
  - 1) nadzorujący z ramienia bocznic;
  - 2) kierownik manewrów (ustawiacz /kierownik pociągu);
  - 3) manewrowi;
  - 4) maszynista lub prowadzący pojazd kolejowy z napędem wyłącznie w obrębie bocznic.
6. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem ustawiacza lub kierownika pociągu zwanego **kierownikiem manewrów**.
7. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej lokomotywy manewrowej oraz pracą jednej drużyny manewrowej.
8. Nadzorującym manewry z ramienia bocznic jest *Mistrz Zakładu Serwisu i Wykonawstwa*.
9. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzebne ilości manewrowych określony w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
10. Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności może wykonywać również czynności manewrowego.
11. Pracownicy zatrudniani przy manewrach obowiązani są dokładnie znać i stosować dozwolone sposoby wykonywania manewrów, jak również ściśle przestrzegać obowiązujące w tym zakresie ograniczenia i miejscowe postanowienia ujęte w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
12. Maszynista pojazdu trakcyjnego lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic użytego do wykonywania manewrów winien zostać powiadomiony, kto jest kierownikiem manewrów.
13. Gdy kierownictwo manewrów ma objąć inny pracownik lub wykonanie pewnych ruchów manewrowych kierownik manewrów zleca innemu pracownikowi, musi on o tym powiadomić maszynistę lub prowadzącego pojazd kolejowy wyłącznie w obrębie bocznic.

**§3****Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach**

1. Drogi przebiegu dla manewrów, nastawia pracownik drużyny manewrowej na polecenia kierownika manewrów.
2. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic podczas manewrów ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
3. Przekładający zwrotnice musi dokonać:
  - 1) wzrokowego sprawdzenia stanu technicznego zwrotnic i wykolejnic;
  - 2) w celu wykrycia ewentualnych uszkodzeń;
  - 3) prawidłowego ułożenia zwrotnic i wykolejnic dla mającej się odbyć jazdy manewrowej;
  - 4) sprawdzenia, czy pojazdy kolejowe na sąsiednich torach stoją w granicach ukresów i czy ich skrajnia nie jest przekroczona;
  - 5) sprawdzenia stanu zajętości toru, na który ma się odbyć jazda.
4. Przy przestawianiu zwrotnicy (wykolejnicy), pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica), następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru kolejowego. Nie wolno przestawiać zwrotnicy (wykolejnicy) tuż przed zbliżającym się pojazdem kolejowym.
5. Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
6. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice i wykolejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy.
7. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać tego pojazdu.
8. Jeżeli po rozpruciu zwrotnicy nie ma widocznych uszkodzeń uniemożliwiających dalszą jazdę, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy.
9. Następny ruch po rozprutej zwrotnicy może się odbyć po sprawdzeniu przez kierownika manewrów czy nie ma widocznych uszkodzeń (pęknięć, skrzywienia iglicy, uszkodzeń w działaniu zamknięcia nastawczego, niedolegania iglicy do opornicy). Zwrotnica powinna być niezwłocznie sprawdzona przez uprawnionego toromistrza.
10. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie.
11. Polecenia i informacje kierownika manewrów powinny być przekazywane w sposób zwięzły, zrozumiały i wyraźny, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości.
12. W przypadku niejasności, na żądanie odbierającego, polecenia lub informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.



13. Manewry należy prowadzić ostrożnie, a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody pojazdy kolejowe mogły być niezwłocznie zatrzymane.
14. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu drogi przebiegu dla manewru, kierownik manewrów daje polecenie na jazdę za pomocą sygnału Rm1 „Do mnie lub Rm2 „Ode mnie” lub za pomocą urządzeń łączności.
15. 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 prowadzącym pojazd kolejowy z napędem.
16. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego składu manewrowego i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym powinien znajdować się pracownik (ustawiacz lub manewrowy), który ma obowiązek obserwowania drogi przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał Rm4 „Stój”.
17. Jeżeli pracownik wykonujący manewry nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym, wówczas powinien on poprzedzać pieszko (idąc obok toru) pchany skład manewrowy. Przy niedostatecznej widoczności pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy.
18. Przy dojeżdżaniu do stojącego pojazdu kolejowego w celu ich sprzęgnięcia w czasie niedostatecznej widoczności, przy czole stojących pojazdów kolejowych powinien znajdować się uprawniony pracownik drużyny manewrowej i oświetlać latarką stojący pojazd kolejowy. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgnięcia w przypadku dwuosobowej dr. manewrowej oraz ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprzęgnięciu pojazdu kolejowego.
19. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania pojazdów kolejowych poza ukresami torów, na żeberkach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

#### §4

#### **Obowiązki i kompetencje nadzorującego manewry**

1. Nadzorujący manewrami z ramienia bocznicy może określać zakres prac w czasie obsługi bocznicy.
2. Podczas wykonywania manewrów, nadzorujący doraźnie powinien sprawdzać, czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z postanowieniem niniejszych przepisów, regulaminem pracy bocznicy, wydanymi poleceniami, a w razie zauważenia nieprawidłowości niezwłocznie je eliminować.



**§5****Obowiązki kierownika manewrów**

1. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
2. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszych przepisów i regulaminu pracy bocznic kolejowej.
3. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej.
4. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonywanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników postronnych.
5. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
6. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
  - 1) z wyłączonym hamulcem zespolonym:
    - a) wyciągnąć bez zmiany kierunku jazdy składy manewrowe z toru zdawczego na inne tory i odwrotnie,
    - b) przestawić z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy manewrowe nie przekraczające 60 osi rzeczywistych o ile regulamin bocznic nie stanowi inaczej;
    - c) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 8 osi rzeczywistych wagonów ładownych i 28 osi rzeczywistych wagonów próżnych o ile regulamin bocznic nie stanowi inaczej;
    - d) przemieszczać wagony w obrębie punktu za i wyładunkowego.
7. Przed przystąpieniem do pracy kierownik manewrów powinien:
  - 1) zapoznać się z wydanymi poleceniami nadzorującego manewry,
  - 2) sprawdzić skład drużyny manewrowej i lokomotywowej,
  - 3) sprawdzić przepisowe ubranie pracowników i wyposażenie w przybory sygnałowe,
  - 4) sprawdzić stan sprawności drużyn (pracowników),
  - 5) dokonać podziału czynności,
  - 6) zapoznać się ze stanem torów odnośnie ich zajętości,
  - 7) upewnić się z zabezpieczeniem taboru przed zbiegnięciem, usytuowaniem taboru w granicach ukresów,
  - 8) sprawdzić czy nie ma torów zamkniętych dla jazd manewrowych,
  - 9) ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, przesuniętym, uszkodzonym), przetrzymanych, z pilnym ładunkiem,
  - 10) sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych,
  - 11) sprawdzić stan oświetlenia (w porze ciemnej),

- 12) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan pracy manewrowej i zapoznać z nim: drużynę trakcyjną, manewrową,
  - 13) sprawdzić, czy nie ma aktualnie przeszkód do uruchomienia taboru,
  - 14) sprawdzić działanie łączności radiotelefonicznej z maszynistą lub prowadzącym pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy,
  - 15) sprawdzenie rejonu manewrowego kierownik manewrów może powierzyć manewrowemu.
8. 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 z nimi w sposób wcześniej ustalony.
9. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
- 1) kierowanie pracą manewrową,
  - 2) obsługa punktów za i wyładunkowych i zdawczo -odbiorczych,
  - 3) wyznaczanie zadań manewrowemu,
  - 4) porozumiewanie się z pracownikami biorącymi udział w manewrach,
  - 5) w razie potrzeby wykonywanie obowiązków manewrowego,
  - 6) w razie wypadków podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast nadzorującemu pracę manewrową, podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku i jego przyczynach, wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem, pracę manewrową można wznowić na polecenie nadzorującego pracę manewrową, a w przypadku jego nieobecności innego przedstawiciela kierownictwa bocznicy.
10. 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 pracy,
  - 2) prawidłowe działanie zwrotnic,
  - 3) oczyszczenie płóz hamulcowych ze śniegu i lodu,
  - 4) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
11. Składy manewrowe pozostawiać w stanie ściśniętych sprężyn zderzakowych. W tym celu przed odjazdem lokomotywy manewrowej zahamować ostatni ręczny hamulec, ścisnąć skład oraz zahamować hamulcem ręcznym najbliższy wagon od lokomotywy.
12. W razie zaśnieżenia lub oblodzenia główek szyn, przed rozpoczęciem pracy manewrowej przejechać po tych torach lokomotywą, a przed odbyciem jazdy przez przejazd należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie). Do obsługi torów za i wyładunkowych na bocznicach należy zabrać przybory do usuwania śniegu i lodu.
13. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy:
- 1) wagony znajdują się w granicach ukresów,
  - 2) są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem,
  - 3) są pozawieszane sprzęgi hamulcowe na wsporniki.
14. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszych przepisów i regulaminu pracy bocznicy.



15. Kierownik manewrów odpowiedzialny jest za zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem na terenie całej boczniczy oraz osobiście zabezpiecza lub poleca manewrowym zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem każdorazowo przed rozłączeniem lokomotywy od składu manewrowego.
16. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny mu być uprzednio pokazane z naświetleniem grożącego niebezpieczeństwa w razie nie zastosowania się do wskazówek.
17. W razie braku manewrowego kierownik manewrów wykonuje czynności manewrowego.

## §6

### Obowiązki manewrowych

1. Do obowiązków manewrowego należy:
  - 1) sprzęganie i rozsprzęganie taboru,
  - 2) przestawianie zwrotnic i wykolejnic,
  - 3) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów,
  - 4) hamowanie taboru manewrującego,
  - 5) zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem,
  - 6) inne czynności związane z pracą manewrową zleconą przez kierownika manewrów.
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
  - 1) zgłosić się do kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi,
  - 2) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
    - ◆ jaki jest stan zapełnienia toru,
    - ◆ czy wagony są podopychane i połączone sprzęgami,
    - ◆ czy pod wagonami nie ma płozów, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,
    - ◆ czy na torach nie znajduje się tabor wykolejony, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem, lub wagony wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
    - ◆ czy płozy do zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
    - ◆ czy przejazdy kolejowo -drogowe są wolne od taboru, w żłobkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
    - ◆ czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu, ludzi i taboru,
    - ◆ informację o stanie torów, taboru oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.



3. W czasie pracy manewrowej powinien wykonywać wszelkie polecenia kierownika manewrów, o ile nie zagrażają one bezpieczeństwu ruchu lub innym osobom, a w szczególności:
- 1) sprzęgać i rozsprzęgać tabor,
  - 2) podwieszać sprzęgi wagonowe,
  - 3) przestawiać zwrotnice obsługiwane ręcznie,
  - 4) hamować wagony hamulcem ręcznym lub płozą hamulcową,
  - 5) zabezpieczyć przed zbiegnięciem wagony na postoju,
  - 6) powtarzać sygnały podawane przez kierownika manewrów,
  - 7) obserwować skład manewrowy i podawać sygnały odpowiednie do sytuacji,
  - 8) czuwać nad bezpieczeństwem własnym i pozostałych pracowników,
  - 9) chronić tabor i ładunek na nim przewożony,
  - 10) czyścić i konserwować płozy hamulcowe szczególnie zimą,
  - 11) sprawdzić przed rozpoczęciem pracy tory i rozjazdy,
  - 12) brać udział w akcji odśnieżonej w czasie zimy,
  - 13) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
4. 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, wykuszonych lub uszkodzonych w inny sposób,
  - 2) usterek lub odkształceń stwarzających zagrożenia dla prawidłowego działania rozjazdu lub zamknięć nastawczych.
5. W przypadku przekładania zwrotnic i wykolejnic pracowników drużyny manewrowej musi dokonać wzrokowego sprawdzenia:
- 1) stanu technicznego zwrotnic i wykolejnic w celu wykrycia ewentualnych uszkodzeń w szczególności stanu iglic z uwzględnieniem, czy nie mają wyszczerbień,
  - 2) stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
  - 3) stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,
  - 4) stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
  - 5) stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
  - 6) stanu nasmarowania zwrotnic,
  - 7) stanu oraz właściwych wskazań wskaźników na latarniach zwrotnicowych i sygnałów na latarniach wykolejnicowych,
  - 8) prawidłowego ułożenia zwrotnic i wykolejnic dla mającej się odbyć jazdy manewrowej,
  - 9) sprawdzenia, czy pojazdy kolejowe na sąsiednich torach stoją w granicach ukresów i czy ich skrajnia nie jest przekroczona,
  - 10) sprawdzenia stanu zajętości toru, na który ma się odbyć jazda,
  - 11) ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
6. O wszelkich stwierdzonych usterekach manewrowy powinien niezwłocznie przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika manewrów, który zgłasza nadzorującemu manewrami.
7. Zwrotnice ręcznie obsługiwane posiadają przeciwwagę o kolorach biało-czarnych, położenie przeciwwagi z białym półkolem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy.

8. W czasie dokonywania sprawdzania rozjazdu manewrowy powinien zachować szczególną ostrożność i sprawdzać wzrokiem, czy nie zbliża się manewrujący tabor.
9. W czasie pracy, manewrowy powinien 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.
10. Po właściwym nastawieniu zwrotnic i wykolejnic lub sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, pracownicy powinni dać sygnał Rm1 "Do mnie" lub Rm2 "Ode mnie".
11. Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy przestawić w położenie zasadnicze.
12. Przy przestawianiu zwrotnicy lub wykolejnicy, 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.
13. Nie wolno przestawiać zwrotnicy lub wykolejnicy tuż przed zbliżającym się taborem.
14. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla przetaczanego taboru są właściwie nastawione, a tabor kierowany jest na właściwy tor.
15. 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.
16. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
17. Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
  - 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
  - 2) zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym lub płozami odpowiednio do postanowień regulaminu pracy bocznicy,
  - 3) nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu,
  - 4) płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
  - 5) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki.
18. O wykonaniu powyższych czynności musi zgłosić kierownikowi manewrów.



**§7****Obowiązki maszynisty  
lub prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic**

1. Maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic wykonujący manewry powinna obserwować:
  - 1) sygnały i wskaźniki oraz ściśle się do nich stosować,
  - 2) prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic,
  - 3) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy,
  - 4) czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości ruch pojazdów kolejowych po sąsiednich torach.
2. Maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic powinna znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszych przepisów, regulaminem pracy bocznic i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
3. Maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z obowiązującymi zasadami lub w sposób budzący wątpliwość.
4. Podczas manewrowania maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic powinien znajdować się w kabinie pojazdu trakcyjnego, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być dozorowany przez pracownika lokomotywy.
5. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
6. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
7. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
8. Podczas jazd manewrowych przez miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista prowadzący pojazd kolejowy powinien podawać sygnał Rp1 "Bacność", przy czym prędkość ta nie może być większa niż 5 km/h.

## §8

### Organizacja pracy manewrowej oraz urządzenia i środki do jej wykonywania

1. Bocznicą stanowi jeden rejon manewrowy.
2. Rejon manewrowy bocznicą stanowią wraz z urządzeniami wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierownika manewrów przy użyciu jednego pojazdu trakcyjnego.
3. Postanowienia dotyczące wykonywania manewrów na bocznicach, dozwolone sposoby manewrowania oraz wszelkie ograniczenia podane są w regulaminie pracy bocznic.
4. Kierujący manewrami odpowiada, w zakresie ustalonym regulaminem pracy bocznicą za przepisowe, bezpieczne i terminowe wykonanie pracy manewrowej.
5. Obsada spalinowej lokomotywy manewrowej pracującej na bocznicach składa się z maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy wyłącznie w obrębie bocznic.
6. W przypadku wystąpienia trudności w pracy manewrowej wywołane warunkami zimowymi, które to wystąpiły bez uprzedniej zapowiedzi zmian warunków atmosferycznych, obowiązkiem każdego pracownika zespołu manewrowego jest samorzutnie przystąpić do akcji usuwania skutków w celu umożliwienia normalnego toku pracy manewrowej.
7. Całokształt pracy manewrowej na bocznicach organizuje nadzorujący manewrami.
8. Rodzaj łączności stosowanej przy wykonywaniu pracy manewrowej i sposób komunikowania się jest określony w §19 niniejszej instrukcji.

## §9

### Sprzęganie i rozprzęganie taboru

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
2. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry i wykonuje się te czynności ręcznie.
3. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia przez pracownika znajdującego się między wagonami.
4. Wejście pomiędzy tabor lub wyjście spomiędzy taboru może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.
5. Przy wchodzeniu pomiędzy wagony dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów należy zachować szczególną ostrożność.



6. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu.
7. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych).
8. Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
9. Podczas wchodzenia pomiędzy złączone wagony należy schylić się poniżej zderzaka przytrzymując się ręką uchwyty znajdującego się pod zderzakiem wagonu.
10. Podobnie należy postępować przy wychodzeniu z pomiędzy wagonów po połączeniu.
11. Do łączenia lokomotywy z wagonami należy używać sprzęgu lokomotywy.
12. Sprzęg należy:
  - 1) chwytać przy nakrętce, a nie w końcowej części kabłąka,
  - 2) zarzucać go w miarę szybko na hak wagonu.
13. Podczas łączenia wagonów należy kolejno:
  - 1) zarzucić pałąk na hak ciągnący, skręcić śrubę sprzęgu,
  - 2) połączyć węże sprzęgu powietrznego,
  - 3) otworzyć kurek powietrzny od strony końca składu wagonów,
  - 4) otworzyć kurek powietrzny od strony lokomotywy.
14. Podczas rozłączania wagonów poszczególne czynności należy wykonywać w kolejności odwrotnej.
15. Po rozłączeniu wagonów węże powietrzne hamulcowe i sprzęgi śrubowe należy powiesić na przeznaczonych do tego celu wspornikach.
16. Po rozłączeniu wagonów wyposażonych w automatyczne urządzenia sprzęgowe, należy odpowiednio przesunąć dźwignię znajdującą się z boku ściany czołowej.
17. Sprzęganie sprzęgiem samoczynnym dokonywane jest automatycznie w momencie dojechania wagonów do siebie.
18. Sprzęganie i rozprzęganie sprzęgów hamulcowych odbywa się tak jak przy sprzęgu śrubowym, co przytoczono powyżej.
19. W każdym przypadku podczas sprzęgania i rozprzęgania wagonów należy zachować szczególną ostrożność, a pracownicy powinni ubezpieczać się wzajemnie.
20. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu trakcyjnego z taborem należy do obowiązków drużyny manewrowej.

21. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy wagonami, niż wymaga tego wykonanie czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
22. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny, a po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki zrzutowe.

## §10

### Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem

1. Tabor niebędący w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
  - 1) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5‰, czy wieje silny wiatr itp,
  - 2) po ukończeniu manewrów.
2. W czasie manewrów pozostawiając tabor w pobliżu ukresu, przejazdu, przejścia, lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się taboru wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny tabor.
3. Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem dokonuje się przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie.
4. Szczegółowy sposób zabezpieczenia taboru określa regulamin pracy bocznic.
5. Do zabezpieczenia taboru (podklinowania) służą płozy hamulcowe.
6. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.
7. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest pracownik wykonujący manewry natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetoczonego taboru przed odczepieniem lokomotywy.
8. Manewrowy wyznaczony do tego celu przez kierownika manewrów zgłasza mu wykonanie.
9. Gdy manewry wykonuje kierownik manewrów jednoosobowo lub na jego polecenie manewrowy, ponoszą oni odpowiedzialność osobistą za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.



## §11

### Manewry przy obsłudze punktów wyładunkowych

1. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności wyładunkowe, kierownik manewrów powinien:
  - 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności wyładunkowych 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 przy czynnościach wyładunkowych,
  - 4) sprawdzić czy pomiędzy budowlami, a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
  - 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
  - 6) upewnić się, że wagony stojące na torach wyładunkowych są właściwie zabezpieczone, tak aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie odjeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
2. Sprawdzenia powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności wyładunkowe czy też nie.
3. Wykonywanie manewrów na punktach wyładunkowych powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach wyładunkowych była jak najkrótsza.
4. 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 nic zetknie się z nim.
5. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo nieukończenia czynności ładunkowych, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane.
6. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
7. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.) kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić nadzorującego manewry.

## §12

### Stosowanie płóz hamulcowych na bocznicy

1. Płóz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
  - 1) podeszwy ślizgowej z wargami - przy podeszwie ślizgowej rozróżniamy:
    - a) spód ślizgowy,
    - b) wierzch podeszwy,
    - c) wargi,
    - d) język podeszwy,
  - 2) korpusu (koziółka) z nasadką,
  - 3) uchwytu.
2. Brzegi podeszwy płoza zagięte są w dół na szerokość 17 [mm] i tworzą tzw. wargi.
3. Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płóz.
4. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane.
5. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami) na bocznicy muszą być zgodnie z regulamin pracy bocznicy kolejowej mogą być używane płozy:
  - 1) typu PL1 o szerokości 73 [mm], malowane na kolor czerwony -do szyn typu S49;
  - 2) typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 [mm], malowane na kolor pomarańczowy do szyn typu S49.
6. Zabrania się stosowania płóz o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.
7. Płóz hamulcowych nie wolno wyklądać w następujących miejscach:
  - 1) bezpośrednio przed i za złączami szyn,
  - 2) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, w razie konieczności płóz można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
  - 3) na rozjeździe przed krzyżownicą,
  - 4) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
  - 5) tuż przed przejazdami i na przejazdach,
  - 6) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
8. Nie wolno używać płóz hamulcowych uszkodzonych.
9. 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 płoza jest niewygodne,
  - 8) nity łączące stopkę z podeszwą są obłuzowane.



10. Płozy hamulcowe powinny być należycie utrzymane.
11. Płozy hamulcowe zdadne do użytku powinny być ułożone na przeznaczonych do tego celu stojakach.
12. Płóz hamulcowych uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
13. Płozy hamulcowe powinny być ocechowane oraz oznakowane skrótem nazwy bocznic i nr kolejnym, a oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoza hamulcowego.
14. Płóz hamulcowych nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
15. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płóz hamulcowych, nie należy ich kłaść na śniegu, a w razie konieczności położenia płoza hamulcowego na śniegu należy śnieg udeptać, jeden płóz położyć powierzchnią ślizgową do góry, a na niego drugi płóz powierzchnią ślizgową do dołu.
16. Zacięcie się lub zrzucenie płoza z główki szyny prowadzi z reguły do uszkodzeń ładunku, taboru lub do wykolejenia, przy czym:
  - 1) przyczynami zacięcia się płoza hamulcowego mogą być:
    - a) nadmiernie spłaszczone główki szyn – nie obcinane spływy,
    - b) nie podbite i źle utrzymane styki szyn - styki wiszące,
    - c) nierówna wysokość szyn na stykach,
    - d) najechanie na płóz z nadmierną prędkością,
    - e) użycie płoza nieodpowiedniego dla danego typu szyny,
    - f) wyłożenie płoza tuż przed stykiem szyn,
    - g) najechanie płoza na krzyżownicę rozjazdu lub skrzyżowanie,
  - 2) przyczynami zrzucania płoza z szyny mogą być:
    - a) niewłaściwe wymiary płoza dla danego typu szyny,
    - b) nie przyleganie języka podeszwy płoza do szyny (podeszwa skrzywiona,
    - c) nadmiernie zużyta, pęknięta, język nadłamany, urwany, zadarty do góry),
    - d) nie przyleganie wargi płoza do wewnętrznej bocznej powierzchni główki szyny,
    - e) niewłaściwe ułożenie płoza na szynie (wyłożenie ukośne do szyny, bezpośrednio za stykiem szyny, nie przyleganie płoza do powierzchni ślizgowej główki szyny).
17. Płóz, który uległ zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać, jako uszkodzony do czasu oględzin przez kierownika manewrów i określenia dalszej przydatności.
18. Po ukończeniu manewrów usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym regulaminem pracy bocznic miejscem.

## §13

### 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) gwizdawkę ustną,
  - 3) hełm i rękawice ochronne,
  - 4) kamizelkę ostrzegawczą pomarańczową z elementami odblaskowymi lub odzież pomarańczową z elementami odblaskowymi.
3. Drużyna manewrowa powinna być wyposażona w radiotelefon przenośny zapewniający łączność między sobą i z maszynistą lub prowadzącym pojazd kolejowy wyłącznie w obrębie bocznic.
4. Ilość i rodzaj dodatkowego sprzętu, jaki powinni posiadać pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów, określa regulamin pracy bocznic kolejowej. W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
5. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi, nie przechodzić po główkach szyn.
6. 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 wagonu.
7. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem.
8. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
9. Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu.
10. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a obiektami przylegającymi do tego toru (rampy, budowle itp.).
11. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach i przedmiotach zgromadzonych na międzytorzach oraz po pozostałościach po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
12. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.



## §14

### Jazda na taborze

1. Pracownik jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt wagonu.
2. W czasie, gdy tabor 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 lub 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 taboru od strony budowli i innych urządzeń,
  - 5) przebywać na stopniach wejściowych do lokomotyw,
  - 6) zajmować miejsca w wagonie załadowanym materiałami niebezpiecznymi,
  - 7) przebywać na zderzakach wagonów, sprzęgach wagonów, ładunkach na wagonach i dachach wagonów.
3. Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.

## §15

### Próba uproszczona hamulca zespolonego

1. Próba uproszczona polega na sprawdzeniu:
  - 1) czy sprężone powietrze „dochodzi” do ostatniego wagonu,
  - 2) hamowania ostatniego wagonu,
  - 3) odhamowania ostatniego wagonu.
2. Uproszczona próba hamulca ma ważność tylko wtedy, jeżeli została wykonana przy użyciu zaworu lub prowadzącego pojazd kolejowy znajdującego się w kabinie lokomotywy.
3. Uproszczoną próbę hamulca przeprowadza maszynista lub prowadzący pojazd kolejowy przy udziale kierownika manewrów lub manewrowego.
4. Uproszczoną próbę hamulca wykonuje się w sposób następujący:
  - 1) pracownik znajdujący się na za ostatnim wagonem stwierdza obecność sprężonego powietrza w przewodzie głównym hamulca przez kilkakrotne otwieranie i zamykanie kurka końcowego,
  - 2) po stwierdzeniu obecności powietrza pracownik dokonujący próby po stwierdzeniu odhamowania tego wagonu wskutek wzrostu ciśnienia w przewodzie głównym uzupełnianym przez zawór maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy, podaje do maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy sygnał „zahamować”.
  - 3) maszynista lub prowadzący pojazd kolejowy po odebraniu sygnału „zahamować” dokonuje zahamowania wagonów przez obniżenie ciśnienia w przewodzie głównym o około 0,5 bara, a w zimie o około 0,7 bara,

- 4) dokonujący próby hamulca sprawdza czy wstawki hamulcowe ostatniego wagonu są dociśnięte do kół,
  - 5) po stwierdzeniu, że w sprawdzanym wagonie hamulec zahamował prawidłowo, pracownik wykonujący próbę podaje do maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy sygnał „odhamować”,
  - 6) maszynista lub prowadzący pojazd kolejowy po odebraniu sygnału „odhamować” dokonuje odhamowania przez podniesienie (przy pomocy zaworu kabiny lokomotywy) ciśnienia w przewodzie głównym hamulca do 5,0 bara,
  - 7) dokonujący próby sprawdza czy wstawki hamulcowe ostatniego wagonu „odeszły” od kół, jeśli tak, to wykonujący próbę podaje do maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy sygnał „hamulec w porządku”.
5. Bocznicą nie posiada drużyny manewrowej i nie wykonuje prób hamulca zespolonego.

## §16

### Prędkości jazdy manewrowych na bocznicach

1. **Maksymalna prędkość jazdy po torach bocznicach nie może przekraczać:**
  - o torem dojazdowym nr 400 - 15 km/h.
  - o na torze nr 403 - 5 km/h;
  - o na przejeździe kolejowo-drogowym w km 0,585 ciągnąc/pchając wagony - 5 km/godz.;
  - o przez miejsca gdzie pracują ludzie - 5 km/h.
2. W każdym z w/w przypadków, kierując się rozważą, w przypadku ograniczenia widoczności prowadzący pojazd kolejowy i kierownik manewrów winien zachować szczególną ostrożność i ograniczyć prędkość do 3 km/h oraz tak regulować prędkość jazdy manewrowej, aby w każdej chwili w przypadku jakiegokolwiek zagrożenia, jazda manewrowa mogła być zatrzymana.

## §17

### Manewry przez przejazdy kolejowo –drogowe i przejścia

1. Manewry przez przejazdy kolejowo –drogowe i przejścia, które nie są chronione rogatkami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:
  - 1) zbliżając się do przejazdu kolejowo -drogowego, maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy Rp1 „Baczność”;
  - 2) na przejeździe kategorii „A” bez rogatek w km 0.585 w ciągu ulicy Piaskowej obowiązuje strzeżenie przejazdu (kierowanie ruchu) na ulicy przez kierownika manewrów;
  - 3) prędkość jazdy manewrowej przez przejazd kolejowy nie powinna przekraczać ciągnąc/pchając wagony 5 km/godz.;
  - 4) w razie pchania składu manewrowego, kierownik manewrów / manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały;



- 5) w razie dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo –drogowe należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut;
  - 6) manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji;
  - 7) w razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia należy umieścić w regulaminie pracy bocznic kolejowych.
2. Zasady manewrów na przejeździe kategorii A w km 0.585:
- 1) kierowanie ruchu na przejeździe obsługiwany jest przez uprawnionego pracownika przewoźnika (kierownik pociągu, ustawiacz) z uprawnieniami do kierowania ruchem na przejeździe wydanymi przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego ubranego w kamizelkę z nadrukiem kierowanie ruchem i lizak / latarkę do zatrzymywania pojazdów drogowych;
  - 2) przed przejazdem kategorii A w km 0.554 jazda manewrowa zostaje zatrzymana, gdzie uprawniony pracownik przewoźnika ubrany w kamizelkę z nadrukiem kierowanie ruchem i wyposażony w lizak udaje się na przejazd i zatrzymuje ruch pojazdów drogowych na przejeździe, po czym podaje sygnał manewrowy Rm1 „Do mnie” w kierunku czoła jazdy manewrowej i zajmuje miejsce na jej czole.
  - 3) powrotna jazda manewrowa jadąca z bocznic po torze dojazdowym nr 1 zostaje zatrzymana przed przejazdem drogowym kategorii A w km 0.554 bocznic, gdzie uprawniony pracownik przewoźnika ubrany w kamizelkę z nadrukiem kierowanie ruchem i wyposażony w lizak udaje się na przejazd i zatrzymuje ruch pojazdów drogowych na przejeździe, po czym podaje sygnał manewrowy Rm1 „Do mnie” w kierunku czoła jazdy manewrowej.

## §18

### **Manewry z wagonami lub przesyłki nadzwyczajnymi i pojazdami kolejowymi grożącymi wykolejeniem**

1. Wagony załadowane przesyłkami przekraczającymi skrajnię ładunkową lub wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, powinny być oznaczone odpowiednimi nalepkami.
2. Podczas manewrów z przesyłką nadzwyczajną należy zastosować szczególne środki ostrożności przestrzegając ustalonych dla danej przesyłki warunków przewozu.
3. Manewrowanie pojazdem uszkodzonym, zagrażającym wykolejeniem dozwolone jest jedynie przy udziale rewidenta taboru, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.

## §19

### Zasady prowadzenia rozmów radiotelefonicznych w czasie pracy manewrowej

1. W czasie obsługi bocznic można stosować łączności radiotelefoniczną między kierownikiem manewrów i maszynistą lub prowadzącym pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic.
2. Sieć radiotelefoniczna, manewrowa, na bocznicach jest siecią łączności dwukierunkowej, sympleksowej, która wyklucza możliwość jednoczesnego nadawania i odbierania informacji.
3. Przy prowadzeniu rozmów radiotelefonicznych należy przestrzegać następujących zasad:
  - 1) wymawiać każde słowo wyraźnie,
  - 2) mówić z równomierną szybkością,
  - 3) utrzymywać równomierny poziom głosu,
  - 4) mikrofon trzymać w odległości 10-15 cm od ust,
  - 5) przerywać mówienie, gdy odwraca się głowę od mikrofonu.
4. Przed rozpoczęciem nawiązania łączności upewnić się czy nie jest prowadzona rozmowa z innymi stanowiskami.
5. Przed rozpoczęciem przekazywania informacji należy wywołać użytkownika w następujący sposób:
  - 1) po naciśnięciu przycisku włączenia nadawania podać jego znak wywoławczy,
  - 2) podać swój znak wywoławczy,
  - 3) wypowiedzieć słowo „odbiór”,
  - 4) zwolnić przycisk włączenia nadawania i oczekiwać odpowiedzi.
6. W przypadku braku zgłoszenia się wywoływanego użytkownika należy powtórzyć wywołanie.
7. Odebrana za pośrednictwem radiotelefonu informacja powinna być:
  - 1) potwierdzona, gdy nadane było słowo „odbiór”,
  - 2) powtórzona, gdy było nadane żądanie powtórzenia informacji.
8. Treść wydanego przez kierownika manewrów polecenia wykonania ruchu manewrowego musi być przez maszynistę lub prowadzącego pojazd kolejowy powtórzona.
9. Dla radiotelefonów przenośnych na bocznicach stosuje się znaki wywoławcze:
  - 1) ustawiacz –dla ustawiacza;
  - 2) „kierownik” - dla kierownika pociągu,
  - 3) „manewrowy” -dla manewrowego,
  - 4) „lokomotywa manewrowa”.
10. Polecenia wydawane maszyniście, wymagające powtórzenia powinny być potwierdzone słowem „zrozumiałem”, a następnie wyraźnie powtórzone.



**§20****Manewrowanie pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym**

1. Dopuszcza się wprowadzenie ww urządzeń, w przypadku działań optymalizujących procesy manewrowe.
2. Silnikowym pojazdem drogowym lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
3. Prędkość wagonów przetaczanych środkami wymienionymi w pkt 2 nie może przekraczać:
  - 1) 5 km/h - w razie przetaczania drogowym pojazdem silnikowym,
  - 2) 3 km/h - w razie przetaczania innymi wymienionymi środkami (np. podciągarka torów).
4. Manewry silnikowymi pojazdami drogowymi wolno wykonywać na torach leżących na poziomie lub na spadku nieprzekraczającym 2,5‰.
5. Przy przetaczaniu wagonów z pomocą pojazdu silnikowego pojazd ten powinien znajdować się na zewnątrz toru.
6. Drugi pracownik powinien w razie potrzeby hamować przetaczane wagony hamulcem ręcznym lub płozem hamulcowym.
7. Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia wagonów powinny mieć długość, co najmniej 2,5 [m], przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia wagonu, a umożliwiającą natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby.
8. Kierowca pojazdu silnikowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów, ani manewrowego.
9. W przypadku przetaczania wagonów na pochyleniu większym niż 2,5‰ środkami wymienionymi w pkt. 2 niezależnie od środków stosowanych do zatrzymania wagonów, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku założyć płóz hamulcowy.
10. Przetaczane wagony powinny być ze sobą sprzęgnięte.
11. Nie wolno uderzać odprężeniem w stojący tabor w celu jego uruchomienia.
12. Kierownikiem manewrów wykonującym manewry bez używania szynowego pojazdu trakcyjnego może być ustawiacz lub kierownik pociągu.
13. Inne osoby zatrudnione przy manewrowaniu kierownik manewrów powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć, a pracę ich nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, taboru i przesyłek.

## Zmiany i uzupełnienia

Lp.	Zmiany i uzupełnienia wynikające z aktu			Dotyczy §, ust.	Zmiana (uzupełnienie), obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wnoszącego zmiany (uzupełnienia)
	data	nr	poz.			