

***Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz
sygnalizacji na boczniczy kolejowej użytkowanej przez
„Factum” sp. z o.o.***

obejmująca:

- ***zasady wykonywania pracy manewrowej***
- ***zagadnienia dot. stosowanej sygnalizacji***

Bydgoszcz, maj 2024

... ..

... ..

...

Określenia związane z pracą bocznic kolejowych:

1. infrastruktura kolejowa – jest składową następujących elementów, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznic kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:
 - a) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;
 - b) obrotnice i przesuwnice;
 - c) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
 - d) obiekty inżynierskie: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;
 - e) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
 - f) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
 - g) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
 - h) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zastony odśnieżne;
 - i) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące gwarantowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
 - j) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
 - k) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;
 - l) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt a–k.

2. droga kolejowa– tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 1, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot
3. linia kolejowa – droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętyymi pod nie gruntami;
4. infrastruktura nieczynna – infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego,
5. infrastruktura prywatna – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób,
6. manewr – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu;
7. linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;
8. pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu;
9. dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
10. podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego– podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;
11. pojazd kolejowy specjalny – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych;
12. zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty,
13. obszar kolejowy – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;
14. przewoźnik kolejowy – przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;
15. usługa trakcyjna – działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem;
16. bocznicza 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;
17. użytkownik bocznic kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznic kolejowa;
 18. zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie;
 19. typ pojazdu kolejowego – pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych;
 20. typ budowli – budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
 21. typ urządzenia – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
 22. świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia;
 23. świadectwo bezpieczeństwa – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;
 24. terminal kolejowy – budynek lub budowlę wraz z urządzeniami specjalistycznymi umożliwiające załadunek, wyładunek lub zestawianie pociągów towarowych lub integrację usług towarowego transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu;
 25. wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
 26. poważny wypadek – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro, mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;
 27. incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
 28. postępowanie – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;

29. długość użyteczna toru - długość części toru przeznaczona na postój pociągu lub wagonów, mierzona pomiędzy punktem ustawienia semafora, tarczy zaporowej lub manewrowej a ukresem, końcem odcinka izolowanego, punktem zwalniającym przebieg pociągu, miejscem usytuowania wykolejnicy lub miejscem przejazdu lub przejścia kolejowego, jeżeli są one czynne w czasie postoju pociągu lub wagonu; jeżeli przy torze nie znajduje się semafor, tarcza zaporowa lub manewrowa, to długość użyteczną określa odległość między ukresami.
30. hamulec postojowy - hamulec, który umożliwia unieruchomienie pojazdu na postoju; zwykle jest to hamulec mechaniczny, uruchamiany przez zakręcenie koła lub korby.
31. 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 wnętrza wagonu osobowego lub pomostu hamulcowego w wagonie towarowym, przez zakręcenie koła lub korby.
32. odprzeg - jeden wagon lub grupa wagonów połączonych ze sobą, odczepionych od lokomotywy lub od pozostałych przy tej lokomotywie pojazdów, a następnie staczanych z górki rozrządowej lub odrzuconych.
33. plan pracy manewrowej - przyjęty do realizacji porządek wykonania pracy manewrowej, w określonym przedziale czasu, ustalony przez kierującego manewrami i podany do wiadomości uczestnikom manewrów.
34. pojazd trakcyjny - pojazd kolejowy z napędem własnym - lokomotywy parowe, elektryczne, spalinowe oraz elektryczne lub spalinowe zespoły trakcyjne, autobusy szynowe oraz wagony spalinowe i wagony sterownicze typu push-pull.
35. prowadzący pojazd kolejowy z napędem - maszynista pojazdu trakcyjnego, 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, zwany dalej prowadzącym pojazd.
36. 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.
37. rozrządzanie wagonów - rozstawianie wagonów na odpowiednie tory, najczęściej w celu zestawiania pociągu.
38. 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.
39. skład pociągu- zestawione pojazdy kolejowe bez czynnego pojazdu trakcyjnego przygotowane do pociągu lub znajdujące się w nim.
40. 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.
41. wagon z przekrozoną skrajnią - wagon załadowany przesyłką o przekroczonej skrajni ładunkowej, bądź wagon o przekroczonej skrajni taboru kolejowego. Zał. 2 do SMGS - Załącznik 2 do Umowy SMGS - Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS).

SPIS TREŚCI

POSTANOWIENIA OGÓLNE	9
1. PROWADZENIE PRACY MANEWROWEJ	10
1.1. Ogólne zasady wykonywania manewrów, cel i sposób ich wykonywania.....	10
1.2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	11
1.3. Obowiązki kierownika manewrów.....	12
1.4. Obowiązki manewrowego	15
1.5. Obowiązki drużyny pojazdu trakcyjnego.....	17
1.6. Organizacja pracy manewrowej, urządzenia i środki do jej wykonywania ...	18
1.7. Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach	18
1.8. Odrzucanie i staczanie taboru oraz stosowane przy tym ograniczenia	21
1.9. Hamowanie wagonów	21
1.10. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych	23
1.11. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.....	24
1.12. Manewry z pojazdami kolejowymi zawierającymi przesyłki o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłki nadzwyczajne (z przekroczoną skrajnią) i pojazdami kolejowymi grożącymi wykołaceniem	26
1.13. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych.....	26
1.14. Posługiwanie się płozami hamulcowymi.....	27
1.15. Ogólne zasady zestawiania składów na torze zdawczo- odbiorczym	30
1.16. Warunki włączania pojazdów kolejowych do składów na torze zdawczo- odbiorczym.....	31
1.17. Rozmieszczanie pojazdów kolejowych w składzie na torze zdawczo - odbiorczym.....	32
1.18. Wyposażenie drużyn manewrowych	33
1.19. Poruszanie się po torach	33
1.20. Manewry przez przejazdy kolejowo- drogowe.....	34
1.21. Jazda na pojazdach kolejowych	34
1.22. Postępowanie w razie zdarzeń lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego	35
1.23. Zdarzenia i wypadki z ludźmi	36
2. Sygnały i wskaźniki stosowane na bocznicach	37
2.1. Sygnały zamknięcia toru (Z)	37

2.2.	Sygnaly na tarczach manewrowych (Ms).....	39
2.3.	Sygnaly ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby (Rm, D)	40
2.4.	Sygnaly zatrzymania podawane przenośnymi tarczami (D).....	44
2.5.	Sygnal na taborze (Tb)	45
2.6.	Sygnaly dawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego (Rp)	46
2.7.	Sygnaly dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)	46
2.8.	Sygnaly alarmowe (A)	48
2.9.	Wskaźniki (Wz, W)	49
2.10.	Wskaźniki stosowane w innych przypadkach, niż na zwrotnicach	53
2.11.	Oznaczenia i napisy ostrzegawcze stosowane na wagonach wymagających szczególnej ostrożności przy wykonywaniu ruchu kolejowego (manewrów). 56	
3.	Zmiany i uzupełnienia	57
4.	Wykaz pracowników, którzy zapoznali się Instrukcją prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji stosowanej na bocznicach kolejowej	58

POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz sygnalizacji na bocznicach kolejowej użytkowanej przez PPUH „Factum” sp. z o.o. składają się z dwóch części:
 - CZĘŚĆ I - technika prowadzenia pracy manewrowej;
 - CZĘŚĆ II - sygnalizacja stosowana na bocznicach;
2. Postanowienia instrukcji mają zastosowanie przy opracowywaniu Regulaminów pracy bocznic kolejowej.
3. W części pierwszej instrukcji określono zasady i sposoby wykonywania pracy manewrowej na torach bocznic oraz określone zostały zasady zapewniające bezpieczeństwo osób, pojazdów kolejowych i ładunku w czasie wykonywania pracy manewrowej oraz zapewniające terminowe wykonywanie zadań realizowanych w oddziałach spółki.
4. Część druga instrukcji określa stosowane na bocznicach sygnały i wskaźniki, poprzez określenia te rozumie się:
 - sygnał jest to znak umowny lub zespół tych znaków, za pomocą których podaje się nakaz wykonania określonych czynności, związanych z pracą manewrową lub bezpieczeństwem pracowników, mienia i innych osób. Sygnały dzieli się na wzrokowe i dźwiękowe. Sygnały wzrokowe dzieli się na dzienne i nocne. Sygnały nocne wzrokowe należy stosować w dzień, w warunkach ograniczonej widoczności,
 - wskaźnik jest to znak umowny, umieszczony na tablicach, wyświetlany przez latarnie, lub inne układy świetlne albo poprzez ustalony kształt i formę wskaźnika, za pomocą którego przekazuje się informację związane z ruchem kolejowym,
 - w razie usłyszenia lub dostrzeżenia dwóch różnych sygnałów należy zastosować się do sygnału zapewniającego wyższy stopień bezpieczeństwa,
 - stosowanie sygnałów i wskaźników oraz wykonywania pracy manewrowej nie zawartych w niniejszej instrukcji na terenie bocznic jest zabronione a odstępstwa od postanowień niniejszej instrukcji mogą być stosowane za zgodą Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
5. Szczegółowe postanowienia dotyczące wykonywania manewrów na bocznicach określa Regulamin Pracy bocznic PPUH „Factum” sp. z o.o..

1. PROWADZENIE PRACY MANEWRWEJ

1.1. Ogólne zasady wykonywania manewrów, cel i sposób ich wykonywania

1. Manewrami nazywamy zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu. Przeszwanie z toru na tor składu manewrowego stojącego na bocznicach, torze zdawczo – odbiorczym, jak również wprowadzenie go na właściwe miejsce (cofanie, podciąganie), należy uważać za manewry.
2. Używane w instrukcji określenie „tabor” obejmuje wszelkie pojazdy kolejowe, tj.; wagony, lokomotywy, pojazdy pomocnicze oraz pojazdy specjalne (techniczno-gospodarcze) znajdujące się na własnych kołach na torze kolejowym.
3. Na bocznicach kolejowej PPUH „Factum” sp. z o.o. wykonuje się manewry wyłącznie metodą odstawczą. Zabrania się stosowania odrzutu i metody grawitacyjnej.
4. Składem manewrowym nazywamy pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem, użytym do wykonywania manewrów. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub pomiędzy pojazdem trakcyjnym. Do pojazdów trakcyjnych w rozumieniu postanowień niniejszej instrukcji zalicza się każdy pojazd szynowy z własnym napędem przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów nazywany jako pojazd kolejowy z napędem.
4. Celem pracy manewrowej jest:
 - rozrządanie składów manewrowych zabranych z toru zdawczo – odbiorczego na poszczególne tory w zależności od przeznaczenia wagonów,
 - zestawianie składów manewrowych i ich podstawianie na tor zdawczo – odbiorczy,
 - przestawianie wagonów z jednego toru na drugi,
 - wymiana grup wagonów,
 - odstawianie wagonów na poszczególne punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 - podstawianie wagonów do wykonania innych czynności dodatkowych, jak: czyszczenia, ważenia, napraw, itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności.
5. Wyróżnia się następujące środki wykonywania pracy manewrowej:
 - odstawianie, przetaczanie taboru pojazdem trakcyjnym,
 - przetaczanie siłą ludzką,

- przesuwnicą wagonową lub innym urządzeniem technicznym przeznaczonym do przemieszczania pojazdów kolejowych.
- przetaczanie drogowym pojazdem silnikowym.

Zabrania się wykonywania manewrów innymi środkami, niż podano w powyższym punkcie.

1.2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających:

- a) wymagane wykształcenie,
- b) zdolność psychiczną i fizyczną, do realizacji tych czynności, potwierdzone zaświadczeniem lekarskim,
- c) wymagane przygotowanie zawodowe na dane stanowisko,
- d) egzamin kwalifikacyjny przed komisją, potwierdzony świadectwem złożenia egzaminu kwalifikacyjnego,
- e) znajomość specyficznych warunków wykonywania pracy na danym stanowisku pracy, co pracodawca potwierdził egzaminem autoryzacyjnym.

Szczegółowe postanowienia w tym zakresie zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 stycznia 2015 r. poz. 46).

2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:

- a) nadzorujący manewry
- b) kierownik manewrów,
- c) manewrowy,
- d) drużyna trakcyjna,
- e) pracownicy posterunków nastawczych, nastawiający drogi przebiegu dla manewrów i wydający zezwolenia na jazdy manewrowe,
- f) inni pracownicy posiadający wymagane kwalifikacje.

3. Na bocznic kolejowej PPUH „Factum” sp. z o.o. ze względu na charakter użytkowania tych bocznic nie przewiduje się potrzeby wyznaczania pracowników nadzorujących manewry.

4. Kierownikiem manewrów może być:

- a) ustawiacz,

- b) inny pracownik posiadający kwalifikacje do kierowania manewrami na terenie bocznicy.
5. Kierownik manewrów może wykonywać pracę samodzielnie lub może być przydzielona mu do pracy manewrowej potrzeba ilość:
 - a) manewrowych,
 - b) innych pracowników posiadających kwalifikacje do wykonywania manewrów i hamowania pojazdów kolejowych.
6. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i z jednego lub więcej pracowników, o których mowa w ust. 5, nazywa się drużyną manewrową. Ilość pracowników stanowiących drużynę manewrową ustala regulamin pracy bocznicy kolejowej.
7. Kierownik manewrów w przypadku, jeżeli pracuje samodzielnie, jak i stosownie do potrzeb i okoliczności, wykonuje czynności manewrowego.
8. Do wykonywania manewrów nie wolno zatrudniać:
 - a) kobiet,
 - b) osób poniżej 18 roku życia (młodocianych),
 - c) pracowników nie posiadających pierwszego stopnia zdolności do pracy.
9. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach obowiązani są dokładnie znać i stosować dozwolone sposoby wykonywania manewrów, jak również ściśle przestrzegać obowiązujących w tym zakresie ograniczeń i miejscowych postanowień ujętych w regulaminie pracy bocznicy kolejowej, na której wykonują manewry.
10. Maszynista pojazdu trakcyjnego użytego do wykonywania manewrów powinien zostać powiadomiony, 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.
11. Pracownik stale wykonujący czynności kierownika manewrów (ustawiacz) powinien mieć namalowany na kasku ochronnym czerwony pas szerokości 4 cm, biegnący przez środek, od czoła ku tyłowi.
12. Postanowienia instrukcji o technice pracy manewrowej dotyczące drużyn manewrowych obowiązują również innych pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu czynności związanych z manewrami.

1.3. Obowiązki kierownika manewrów

1. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
2. Kierownik manewrów wykonuje manewry przy użyciu jednej lokomotywy i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej w przydzielonym rejonie manewrowym.

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 ruchu składów zdawczych, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych.
4. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego lub innego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
5. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - a) z włączonym hamulcem zespolonym przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy manewrowe o długości nie przekraczającej 60 osi rzeczywistych,
 - b) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 8 osi,
 - c) w przypadku przestawiania składów manewrowych na sygnały manewrowe podawane na sygnalizatorach, gdy lokomotywa manewrowa i pracownik przestawiający skład posiada sprawny radiotelefon - można przestawiać składy pociągowe lub manewrowe bez ograniczeń długości.
6. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
 - a) zgłosić swoją obecność swemu przełożonemu,
 - b) przyjąć informacje od poprzednika (jeżeli prowadzony jest system zmianowy pracy) o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią,
 - c) zapoznać się z poleceniami nadzorującego manewry i operatywnym planem pracy manewrowej,
 - d) sprawdzić skład drużyny manewrowej i lokomotywowej, przepisowe ubranie pracowników i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan sprawności drużyny manewrowej,
 - e) sprawdzić osygnalizowanie, wyposażenie lokomotywy manewrowej oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach,
 - f) zapoznać się ze stanem torów w rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości, ewentualnie zamknięcia, zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem, usytuowanie pojazdów kolejowych w granicach ukreśłów,
 - g) ustalić miejsca postoju pojazdów kolejowych wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z ładunkiem niebezpiecznym, przesuniętym, wykolejonych, uszkodzonych), przetrzymanych, z pilnym ładunkiem; sprawdzanie rejonu manewrowego kierownik manewrów może powierzyć imiennie manewrowemu lub innemu ustawiaczowi,
 - h) sprawdzić stan i ilość płóz hamulcowych, oświetlenia i łączności,

- i) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim drużynę trakcyjną, pracowników swojej drużyny oraz sprawdzić, czy nie ma aktualnie przeszkód do uruchomienia pojazdów kolejowych.
7. W czasie wykonywania pracy manewrowej, do obowiązków kierownika manewrów należy:
 - a) kierowanie rozrządem składu manewrowego do przekazania lub przyjęcia na punkcie zdawczo- odbiorczym,
 - b) wyznaczanie manewrowych lub ustawiaczy wykonujących czynności manewrowego do:
 - obsługi zwrotnic i wykolejnic, która zgodnie z regulaminem pracy bocznicy kolejowej przypisana jest drużynie manewrowej,
 - skręcania składów,
 - zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem,
 - c) porozumiewanie się z pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów,
 - d) w razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast nadzorującemu manewry, podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem, pracę można wznowić na polecenie kierownika działu zaopatrzenia materiałowego.
8. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
 - a) posypywanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - b) prawidłowe działanie zwrotnic,
 - c) oczyszczenie płóz hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - d) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach,
 - e) czy w okresie zimowym materiały i urządzenia przeznaczone do akcji odśnieżnej znajdują się na miejscu ich użytkowania w dostatecznej ilości, a szczególnie:
 - piasek do posypywania ścieżek i dróg w rejonie manewrowym,
 - specjalny smar do płóz,
 - łopaty, miotły, szczotki stalowe, skrobaczki, drągi.
9. W razie zaśnieżenia lub oblodzenia główek szyn, przed rozpoczęciem rozrządzania przejechać po tych torach lokomotywą, pchając przed nią wagon.
10. Do obsługi torów ze zwrotnicami przestawianymi przez drużynę manewrową zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu. Przed odbyciem jazdy przez przejazd kolejowy należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).

11. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
12. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
13. Kierownik manewrów ponosi osobistą odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu pracy bocznic kolejowej.

1.4. Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - a) sprzęganie i rozsprzęganie pojazdów kolejowych,
 - b) przestawianie zwrotnic i wykolejnic, przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - c) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - d) hamowanie taboru manewrującego,
 - e) zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem,
 - f) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów,
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - a) zgłosić się u swego kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi,
 - b) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - które tory są wolne,
 - jakie jest zajęcie poszczególnych torów,
 - czy pojazdy kolejowe są zepchnięte i połączone sprzęgami śrubowymi,
 - czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - czy pod pojazdami kolejowymi nie ma płóz hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,
 - czy na torach nie znajduje się pojazd kolejowy wykolejony, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub pojazdy kolejowe wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - czy płozy hamulcowe, kliny i inne przybory do zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
 - czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów,

- czy przejazdy kolejowe są wolne od pojazdów kolejowych, w żłobkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
- czy oświetlenie działa należycie,
- czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych.

Informację o stanie torów, pojazdów kolejowych oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.

3. Zakres oględzin rozjazdów dokonywanych przez wyznaczonych pracowników określony jest regulaminach pracy bocznic kolejowych oraz opracowanej instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic kolejowej PPUH „Factum” sp. z o.o..
4. O wszelkich stwierdzonych usterkach manewrowy powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika manewrów.
5. W czasie pracy, manewrowi powinni stosować się do poleceń kierownika manewrów, znajdować się z tej strony składu manewrującego, po której znajduje się kierownik manewrów, aby mogli się zawsze nawzajem widzieć.
6. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla przetaczanego pojazdu kolejowego są właściwie nastawione, a pojazd kolejowy kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
7. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - a) przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
 - b) gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - c) celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa,
8. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
9. Przed zakończeniem dyżuru manewrowy powinien:
 - a) sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
 - b) zabezpieczyć pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie pojazdów hamulcem ręcznym, zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy bocznic kolejowej,
 - c) nie użyte do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy hamulcowe uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
 - d) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki; o wykonaniu powyższego zgłosić kierownikowi manewrów.

Wykonanie powyższych czynności należy zgłosić kierownikowi manewrów.

10. 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.

1.5. Obowiązki drużyny pojazdu trakcyjnego

1. Pracownicy drużyny trakcyjnej powinni
 - a) posiadać wymagane wykształcenie,
 - b) posiadać zdolność psychiczną i fizyczną, potwierdzoną zaświadczeniem lekarskim,
 - c) odbyć wymagane przygotowanie zawodowe na dane stanowisko,
 - d) zdać egzamin kwalifikacyjny przed komisją, potwierdzony świadectwem złożenia egzaminu kwalifikacyjnego,
 - e) znać specyficzne warunki wykonywania pracy na danym stanowisku pracy, co pracodawca potwierdził egzaminem autoryzacyjnym.

Szczegółowe postanowienia w tym zakresie zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 stycznia 2015 r. poz. 46).

2. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy, drużynę pojazdu trakcyjnego stanowi maszynista. Prowadzący pojazd kolejowy powinien obserwować:
 - a) sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - b) prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic itp.,
 - c) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe na torze lub w jego skrajni, itp.),
 - d) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
3. Prowadzący pojazd kolejowy powinien znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
4. Prowadzący pojazd kolejowy powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
5. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej prowadzący pojazd kolejowy może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie spalinowej, 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 przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. prowadzący pojazd kolejowy, powinien podawać sygnał „Baczność”.

1.6. Organizacja pracy manewrowej, urządzenia i środki do jej wykonywania

1. Bocznica składa się z poszczególnych rejonów manewrowych. Rejonem manewrowym (rejonem pracy manewrowej) nazywa się zespół torów i urządzeń do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierownika manewrów przy użyciu jednego pojazdu trakcyjnego.
2. Opis dozwolonych sposobów manewrowania, szczególnych postanowień dotyczących prowadzenia manewrów na bocznicach oraz ograniczeń, ujęty został w regulaminie pracy bocznic kolejowych.
3. Kierownik manewrów odpowiada, w zakresie ustalonym regulaminem pracy bocznic kolejowych za przepisowe, bezpieczne i terminowe wykonanie pracy manewrowej.
4. Gdyby trudności w pracy wywołane warunkami zimowymi wystąpiły bez uprzedniej zapowiedzi zmian warunków atmosferycznych, należy samorzutnie przystąpić do akcji usuwania skutków w celu umożliwienia normalnego toku pracy manewrowej.
5. Podstawowymi dokumentami używanymi przy wykonywaniu pracy manewrowej są:
 - a) wykaz zdawczy i zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania między pracownikami bocznic i pracownikami przewoźnika kolejowego
 - b) inne ustalone w regulaminie pracy bocznic kolejowych lub w zawartej z przewoźnikiem umowie.
6. Rodzaj łączności stosowanej przy wykonywaniu pracy manewrowej powinien być określony regulaminem pracy bocznic kolejowych.

1.7. Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach

1. Przy wykonywaniu manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku – w miarę możliwości od strony spadku. Wyjątkowo na bocznicach położonych na poziomie lub na pochyleniu nie większym niż 2,5%, można umieszczać pojazd trakcyjny między przetaczanym taborem pod warunkiem, że nie będzie stosowane odrzucanie wagonów. Szczegóły w tym zakresie określone zostały w regulaminach pracy bocznic kolejowych.
2. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być sprzęgnięte ze sobą. Grupy wagonów lub pojedyncze wagony należy odprzegać bezpośrednio przed odjazdem lokomotywy lecz po zabezpieczeniu pozostawionego pojazdu kolejowego przed zbiegnięciem.

3. W czasie jazdy pojazdy kolejowe popychane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem.
4. Przed rozpoczęciem manewrowania pojazd kolejowy należy odhamować oraz usunąć spod kół pojazdu kolejowego kliny, względnie płyty hamulcowe.
5. Drogi przebiegu dla manewrów nastawia ustawiacz. Jeżeli wyznaczono do pracy również manewrowego, to na żądanie kierownika manewrów (ustawiacza) nastawia ją wyznaczony manewrowy. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
6. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice 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 pojazdu kolejowego. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy.

Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, gdy pracownik obsługujący zwrotnicę stwierdzi jej należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.

8. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego.
9. O otrzymaniu pozwolenia ustnego lub za pomocą środków łączności na przejazd składu manewrowego, kierownik manewrów powinien powiadomić prowadzącego pojazd kolejowy (maszynistę). Przy wykonywaniu manewrów nie wolno używać telefonów komórkowych
10. Gdy odebranie sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”, było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie odpowiedniego sygnału, sygnał ten można zastąpić słowami: „Lok nr lub skład manewrowy jechać w kierunku”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.
Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie.
11. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu pojazdu kolejowego wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spomiędzy wagonów.
12. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.
13. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób krótki, zwięzły, jasny i wyraźny, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości. W przypadku niejasności na żądanie odbierającego polecenia, bądź informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.
14. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz nie ma przeszkód dla uruchomienia pojazdu

kolejowego (płyty hamulcowe lub kliny pod kołami, zahamowane pojazdy kolejowe, pojazdy kolejowe poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.).

15. Usunięcie płyt hamulcowych lub klinów spod kół pojazdów kolejowych, jak i odhamowanie pojazdów kolejowych oraz sprawdzenie ukresów, kierownik manewrów może zlecić manewrowemu, który wykonanie polecenia powinien zgłosić w sposób uprzednio ustalony. Polecenie wykonania ruchu manewrowego daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy (maszynista) nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnały podawane przez niego, manewrowi powinni powtarzać prowadzącemu pojazd kolejowy.
16. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko maszynisty. Jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku.
17. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazywać prowadzącemu pojazd kolejowy (maszyniście) sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się na warunkach określonych w regulaminie pracy bocznicy kolejowej, możliwość przekazania maszyniście polecenia przez radiotelefon.
18. 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. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego pojazdu kolejowego 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 „Stój”. Jeżeli pracownik nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym, 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 pojazdu kolejowego w celu sprzęgnięcia, przy czole stojącego pojazdu kolejowego powinien znajdować się pracownik i oświetlać latarką stojący pojazd kolejowy. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgnięcia oraz ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprzęgnięciu pojazdów kolejowych.
19. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania pojazdów kolejowych poza i w ukresach torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie pracy bocznicy kolejowej.
20. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych, w związku z czym należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności

od warunków. Prędkość jazdy manewrowych (jeżeli regulamin nie wprowadza dalszych ograniczeń) nie może przekraczać 25 km/h, z wyjątkiem następujących przypadków:

- a) 20 km/h– przy przejeździe przez przejazdy kolejowo drogowe i przejścia niestrzeżone,
- b) 10 km/h– przy wykonywaniu manewrów z wagonami załadowanych, towarem niebezpiecznym z wyjątkiem oznaczonych nalepkami Nr 8 i 15 wg RID (dla których obowiązują prędkości mniejsze), z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkimi o masie powyżej 60 ton w jednej sztuce, po uprzednim zawiadomieniu o tym fakcie prowadzącego pojazd kolejowy (maszynistę) przez kierownika manewrów.
- c) 5 km/h– jeżeli regulamin pracy boczniczy kolejowej nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości:
 - przetaczaniu wagonów załadowanych towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 (załącznik 2) oraz cystern oznaczonych pasami różnych kolorów zgodnie z RID i Zał. 2 do SMGS
 - przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie,
 - przy przetaczaniu wagonów za pomocą silnikowego pojazdu drogowego,
- d) 3 km/h– przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego pojazdu kolejowego, oraz przy wykonywaniu manewrów siłą ludzką.

W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć, śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący pojazd kolejowy mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

21. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie ujęte zostały w regulaminie pracy boczniczy kolejowej.

1.8. Odrzucanie i staczanie taboru oraz stosowane przy tym ograniczenia

1. Na torach boczniczy PPUH „Factum” sp. z o.o. wykonywanie pracy manewrowej przy wykorzystaniu odrzutu i staczania nie ma zastosowania.

1.9. Hamowanie wagonów

1. Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania

manewrów. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej, jeżeli regulamin pracy boczniczy kolejowej z uwagi na warunki miejscowe nie wprowadza w tym zakresie dodatkowych ograniczeń.

2. W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym długość składu manewrowego może wynosić:

Na pochyleniu	Bez obsługiwanym hamulców wagonowych	Przy większych grupach manewrowych skład powinien być obsługiwany: 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 zespolone na każde rozpoczęte
Na poziomie i do 1‰	20 wag.	20 wag.
Od 1‰ do 2,5‰	15 wag.	15 wag.
Od 2,5‰ do 5‰	12 wag.	12 wag.
Od 5‰ do 8‰	10 wag.	10 wag.
od 8‰ do 10‰	5 wag.	5 wag.
powyżej 10‰	3 wag.	3 wag.

3. Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba wagonów bez czynnych hamulców ręcznych i ma być on hamowany hamulcem zespolonym, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców.
4. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem pojazdów kolejowych należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych. Sprawdzenie polega na dokręceniu dźwigni hamulca aż do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła, naciskając silnie stopą na klocek hamulcowy. Następnie przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę, należy hamulec wyluzować oraz sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcz kół). Do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem mogą być używane hamulce ręczne wszystkich typów.
5. Do hamowania pojazdów kolejowych w czasie manewrów należy używać:
- a) płóz hamulcowych,
 - b) ręcznych hamulców wagonowych.
6. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe działają sprawnie.
7. Nie wolno układać 2-ch płóz hamulcowych na obu tokach szyn na równej wysokości.

1.10. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych

1. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być sprzęgnięty ze sobą i z pojazdem trakcyjnym,
2. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
3. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania pojazdów kolejowych będących w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy tabor lub wyjście pomiędzy taboru może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.
4. Przy wchodzeniu pomiędzy pojazdy kolejowe dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia tych pojazdów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy pojazdu kolejowego.
5. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych.
6. Przy łączeniu pojazdów kolejowych w składzie manewrowym należy najpierw założyć na hak sprzęg ciąglowy i odpowiednio skrócić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, dopiero po tym otworzyć kurki powietrzne. Przy rozłączaniu pojazdów kolejowych czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego. Rozłączone sprzęgi hamulcowe należy założyć na wsporniki. Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów kolejowych.
7. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych w składzie manewrowym oraz sprzęganie pojazdów kolejowych przygotowanych celem włączenia do składu manewrowego należy do obowiązków pracowników wykonujących manewry.
8. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu trakcyjnego przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy, ze składem manewrowym należy do obowiązków drużyny manewrowej. Maszynista w każdym przypadku odpowiedzialny jest za należyte sprzęgnięcie obsługiwanego pojazdu trakcyjnego ze składem manewrowym oraz za otwarcie kurków przewodu hamulcowego, między pojazdem trakcyjnym i składem. Przed połączeniem sprzęgów hamulcowych składu manewrowego z przewodem pojazdu trakcyjnego należy otworzyć kilkakrotnie kurek końcowy przewodu hamulcowego pojazdu trakcyjnego celem usunięcia ewentualnych skroplin i zanieczyszczeń w przewodzie.
9. Przy sprzęganiu pojazdów kolejowych należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka. Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak pojazdu kolejowego łączonego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka należy

dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzegającego pojazdy kolejowe.

10. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy pojazdami kolejowymi, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem pojazdów kolejowych.
11. Sprzęgi pojazdów kolejowych nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia pojazdów kolejowych należy założyć na haki zarzutowe.
12. Pojazd trakcyjny powinien być sprzęgnięty z pierwszym pojazdem kolejowym składu tak, aby zderzaki lekko dotykały do siebie tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby.
13. Przy łączeniu poszczególnych pojazdów kolejowych na torze należy zahamować ostatni pojazd kolejowy hamulcem ręcznym lub płozem hamulcowym, ścisnąć lekko skład przy użyciu pojazdu trakcyjnego, a następnie w czasie postoju dokonać kolejnego łączenia pojazdów kolejowych.
14. Przed uruchomieniem pojazdu kolejowego z napędem, kierownik manewrów powinien upewnić się, czy pracownik zatrudniony przy łączeniu wyszedł spośród wagonów.

1.11. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem

1. Pojazdy kolejowe nie będące w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
 - a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5‰, wieje silny wiatr itp.,
 - b) po ukończeniu manewrów.
2. W czasie manewrów pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresów, przejazdu kolejowego, przejścia, lub innego miejsca, które powinno być wolne od pojazdów kolejowych, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się pojazdów kolejowych wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny pojazd kolejowy.
3. W czasie manewrów pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresów, przejazdu kolejowo- drogowego, przejścia, lub innego miejsca, które powinno być wolne od pojazdów kolejowych, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się pojazdów kolejowych wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny pojazd kolejowy.
4. Zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podłożowanie, a mianowicie:
 - a) stojący pojazd kolejowy należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych grup pojazdów, lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone

- miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze itp.); w każdej grupie pojazdy kolejowe powinien być sprzęgnięty ze sobą,
- b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
- jeden pojazd – gdy grupa połączonych taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - dwóch skrajnych pojazdów – gdy grupa połączonych taboru przekracza 10 pojazdów; pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym,
- c) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia pojazdów kolejowych należy zabezpieczyć płozami hamulcowymi skrajne koła grupy pojazdów lub pojedynczo stojącego pojazdu. Jeżeli w przypadku wskazanym w pkt. 4 lit b) w grupie taboru znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to niezależnie od zahamowania go należy grupę tę zabezpieczyć płozem hamulcowym od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony w którą istnieje możliwość zbiegnięcia pojazdu kolejowego,
- d) jeżeli tor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5‰, to oprócz zabezpieczenia jak w pkt. 4b należy pojazdy kolejowe zabezpieczyć (podklinować) przed zbiegnięciem od tej strony, w kierunku której istnieje możliwość jego zbiegnięcia w drogę przebiegu dla innych jazd manewrowych.
5. Do podklinowania pojazdów kolejowych służą płozy hamulcowe. Zabrania się używania do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem lub dla zahamowania odprzęgu będącego w ruchu kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. i innych przedmiotów.
6. Sposób zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem został szczegółowo określony w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
7. Za właściwe zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest manewrowy lub inny pracownik wyznaczony przez kierownika manewrów. Odstawione pojazdy kolejowe przed odłączeniem pojazdu trakcyjnego należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem. Wykonanie tych czynności manewrowi zgłaszają kierownikowi manewrów osobiście lub środkami łączności. Jeżeli kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy wykonują manewry jednoosobowo, to ponoszą oni osobistą odpowiedzialność za odpowiednie zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem. Obowiązek sprawdzenia wykonania powyższego postanowienia po zakończeniu manewrów należy do pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym. Sposób sprawdzenia należy określić w regulaminie technicznym. Obowiązek zabezpieczenia przed zbiegnięciem pojazdów kolejowych znajdujących się na torach przeznaczonych wyłącznie do użytku innych jednostek organizacyjnych (np. bocznic) należy do pracowników tych jednostek. W przypadku obsługi bocznic bez obecności przedstawiciela obsługiwanej bocznic, obowiązek zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów przy użyciu dostępnych środków używanych do tego celu przez użytkownika bocznic.
8. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnice zabezpieczające pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

1.12. Manewry z pojazdami kolejowymi zawierającymi przesyłki o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłki nadzwyczajne (z przekroczoną skrajnią) i pojazdami kolejowymi grożącymi wykolejeniem

1. Podczas przetaczania pojazdów kolejowych w pobliżu których pracują ludzie, załadowanych ładunkiem mogącym ulec przesunięciu oraz pojazdów kolejowych z przekroczoną skrajnią 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 należy zastosować szczególne środki ostrożności, jak np. zmniejszenie prędkości przetaczania (prędkość maksymalna 10 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 rewidenci taboru lub inni uprawnieni pracownicy umieścili nalepki określające niezdatność pojazdu do biegu na własnych kołach, a także pojazdy kolejowe niezaopatrzone 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. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych pracowników nalepek umieszczonych na taborze przez rewidentów taboru lub innych uprawnionych pracowników.

1.13. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych

1. Praca manewrowa przy dokonywaniu obsługi torów zdawczo – odbiorczych i wewnętrznych punktów ładunkowych powinna się odbywać na warunkach wskazanych w regulaminach pracy bocznic kolejowych.
2. Zabrania się prowadzenia manewrów z zastosowaniem odrzutów.
3. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do pojazdu kolejowego, przy którym odbywają się czynności ładunkowe, kierownik manewrów powinien:
 - a) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - b) zażądać odsunięcia od pojazdów kolejowych na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,

- c) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
 - d) sprawdzić czy pomiędzy rampą a pojazdami kolejowymi lub pomiędzy pojazdami kolejowymi nie znajdują się ludzie,
 - e) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie pojazdu kolejowego lub jego wykolejenie,
 - f) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu pojazdu kolejowego; należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w poniższym punkcie
 - 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziemia itp.),
 - g) upewnić się, że pojazdy kolejowe stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
4. Sprawdzenia wymienione w pkt. 3 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
 5. W czasie obsługi wewnętrznych punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
 6. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
 7. W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać pojazdy kolejowe na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany pojazd kolejowy zostanie zatrzymany przed pierwszym pojazdem (od strony dostawianego pojazdu) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.
 8. Pojazdy kolejowe, 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. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
 9. O wszystkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego (brak skrajni, brak odłączenia przyrządów ładunkowych, uszkodzenie wagonów, niewłaściwy załadunek itd.) kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić kierownika działu zaopatrzenia materiałowego boczniccy oraz dokonać adnotacji w dokumentacji podstawiania – zabierania wagonów.

1.14. Posługiwanie się płozami hamulcowymi

1. Płóz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
 - podeszwy ślizgowej z jedną lub dwoma wargami; przy podeszwie ślizgowej rozróżniamy: spód ślizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy,

- korpusu (koziołka) z nasadką lub bez,
 - uchwytu.
2. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami). Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płóz.
- typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42, S49, 39, 41,
 - typu PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor żółty – do szyn typu 8, 15, S60,
 - typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy – do szyn typu 8, 15, 40, S42, S49, S60.
3. Zabrania się stosowania płóz o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu szyn.
4. Malowanie płóz dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu.
5. Na bocznicach PPUH „Factum” sp. z o.o. rodzaje stosowanych płózów hamulcowych, ich ilość i lokalizacja (rozmqieszczenie na terenie bocznicy) określone zostały w regulaminach pracy bocznicy kolejowej.
6. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w kierunku biegu odprzęgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargę płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
7. Płóz hamulcowych nie wolno wykładać w następujących miejscach:
- a) bezpośrednio przed i za złączami szyn; płóz należy zakładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płoza i uszkodzenie iglicy; w razie konieczności płóz można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - c) na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - d) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - e) tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - f) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
8. Nie wolno używać płóz uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
- a) nieprzepisowe wymiary,
 - b) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,

- c) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - d) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - e) korpus jest złamany lub pęknięty,
 - f) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - g) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
 - h) nity łączące stopkę z podeszwą są obłuzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
9. Podczas pracy płozy należy smarować, przestrzegając następujących zasad:
- a) smaruje się nasadkę aby spowodować jak najdłuższe obracanie się koła, co powoduje skrócenie drogi hamowania, a manewrowemu oszczędza drogi,
 - b) spód podeszwy ślizgowej należy lekko smarować podczas upałów ulewnego deszczu, mokrego śniegu oraz przy zardzewiałych główkach szyn; lekkie smarowanie zapewnia równomierne i pewne hamowanie oraz zmniejsza możliwość zacięcia się płoza,
 - c) zabrania się smarowania podeszwy płoza przy małych opadach deszczu, szronie, gołoledzi, rosie, silnej mgle,
 - d) nie wolno smarować powierzchni tocznej główki szyny,
 - e) szyny, na którą nakłada się płóz, nie wolno posypywać piaskiem, natomiast można posypywać piaskiem szynę przeciwną, po której toczy się koło hamowanej osi.
10. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone w rejonie manewrowym na przeznaczonych do tego celu stojakach lub ławach, rozmieszczonych w zależności od warunków miejscowych i ustaleń zawartych w regulaminie pracy bocznic kolejowej. Płóz uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
11. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być ocechowane oraz oznakowane ustalonym skrótem i kolejnym numerem tak, aby ustalone symbole nie powtarzały się w obrębie bocznic. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoza.
12. Na bocznic kolejowej PPUH „Factum” sp. z o.o. płozy hamulcowe są ocechowane zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy poszczególnych bocznic kolejowych,
13. Płóz nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
14. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płożów, nie należy ich kłaść na śniegu.
15. Zacięcie się lub zrzucenie płoza z główki szyny prowadzi z reguły do uszkodzeń ładunku, pojazdu kolejowego lub do wykolejenia, przy czym:
- a) przyczynami zacięcia się płożów mogą być:
 - nadmiernie spłaszczone główki szyn – nie obcięte sptywy,
 - nie podbite i źle utrzymane styki szyn – styki wiszące,

- nierówny poziom szyn na stykach,
- niewłaściwe smarowanie płozów lub zanieczyszczenie podeszwy,
- najechanie na płoż z nadmierną prędkością tj. ponad 25 km/h (7 m/sek.),
- użycie płoza nieodpowiedniego dla danego typu szyny,
- wyłożenie płoza tuż przed stykiem szyn,
- najechanie płoza na krzyżownicę rozjazdu lub skrzyżowanie,

b) przyczynami zrzucania płoza z szyny mogą być:

- niewłaściwe wymiary płoza dla danego typu szyny,
- niewłaściwe smarowanie płozów,
- nie przyleganie języka podeszwy płoza do szyny (podeszwa skrzywiona, nadmiernie zużyta, pęknięta, język nadłamany, urwany, spłaszczony, zadarty do góry),
- nie przyleganie wargi płoza do wewnętrznej bocznej powierzchni główki szyny, niewłaściwe ułożenie płozy na szynie (wyłożenie ukośne do szyny, bezpośrednio za stykiem szyny, nie przyleganie podeszwy płoza do powierzchni ślizgowej główki szyny).

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

16. Po zestawieniu składu manewrowego należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich płoz hamulcowych spod pojazdów kolejowych, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych pojazdów dla zabezpieczenia składu manewrowego przed zbiegnięciem.

17. Po ukończeniu manewrów manewrowi (ustawiacz) powinni usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.

1.15. Ogólne zasady zestawiania składów na torze zdawczo– odbiorczym

1. Składem grupy zdawczej nazywamy razem zestawione pojazdy kolejowe przygotowane do zabrania na torze zdawczym.
2. Skład manewrowy – grupa zdawcza, pod względem zestawienia, za wyjątkiem osygnalizowania powinien odpowiadać następującym warunkom:
 - a) w składzie powinny znajdować się tylko takie pojazdy kolejowe, które odpowiadają warunkom przewozu pod względem bezpieczeństwa,
 - b) pojazdy kolejowe powinny być zdadne do ruchu; pojazdy kolejowe uszkodzone mogą być włączane do składów, jeżeli rodzaj uszkodzeń, według oznaczenia rewidenta taboru nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
 - c) skład manewrowy powinien być zestawiony, według postanowień zawartych w regulaminie pracy bocznic kolejowej,

- d) pojazdy kolejowe z czynnym hamulcem zespolonym w wymaganej liczbie powinny być rozmieszczone możliwie równomiernie w całym składzie w stosunku do masy tego składu, przy czym w składzie grupy zdawczej – przygotowanym do wyprawienia, w jednej grupie nie powinno być więcej niż 4 pojazdy kolejowe 2-osiowe lub 2 pojazdy kolejowe 4- i więcej osiowe, mające tylko główny przewód powietrzny lub hamulec wyłączony z działania;
- e) dwa ostatnie pojazdy kolejowe w składzie manewrowym grupy zdawcze muszą mieć czynny hamulec zespolony,
- f) pojazdy kolejowe powinny być przepisowo sprzęgnięte,
- g) pojazdy kolejowe w stanie próżnym powinny być czyste z wyjątkiem pojazdów kierowanych do mycia lub dezynfekcji; wagony powinny być pozamykane i odpowiednio kartkowane,
- h) drzwi wagonów powinny być zabezpieczone przed otwarciem się pod wpływem ruchu pociągu; drzwi wagonów krytych w stanie próżnym wewnątrz mokrych, mogą być uchylone, lecz powinny być unieruchomione hakiem zarzutnym,
- i) wszystkie kłonicie wagonowe powinny znajdować się we właściwych miejscach (gniazdach) należyte zabezpieczone przed wypadnięciem; kłonicie żelazne posiadające łańcuchy powinny być powiązane łańcuchami,
- j) ładunek na wagonach niekrytych powinien być przepisowo załadowany, właściwie rozmieszczony (równomiernie) i umocowany.

1.16. Warunki włączania pojazdów kolejowych do składów na torze zdawczo-odbiorczym

1. Do składu manewrowego grupy na torze zdawczo - odbiorczym, nie wolno włączać pojazdów kolejowych z uszkodzeniami lub brakami, mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub ładunku.
2. Określenia przydatności pojazdów kolejowych do ruchu dokonują rewidenty taboru, a tam gdzie ich nie ma – kierownik manewrów.
3. Kierownik manewrów dokonuje kwalifikacji pojazdów kolejowych do ruchu na podstawie oględzin i sprawdzenia czy pojazd nie posiada usterek widocznych bez dokonywania szczegółowych pomiarów i badań. Jeżeli kierownikowi manewrów nasuwają się wątpliwości co do przydatności pojazdu kolejowego do ruchu to powinien on zasięgnąć w tym względzie opinii kierującego pojazdem kolejowym (maszynisty), która do czasu szczegółowego zbadania pojazdu przez rewidentów taboru jest obowiązująca.
4. Zabrania się włączania do składów grup zdawczych pojazdów kolejowych, jeżeli stwierdzono usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego jak np.:
 - a) obłuzowanie obręczy na kole,
 - b) pęknięcie obręczy, wieńca koła lub tarczy koła,
 - c) miejscowe wytarcie koła na powierzchni tocznej o długości ponad 60 mm i nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm,

- d) pęknięcie ostoi, wózka, części zawieszenia, sprężyn nośnych (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub ułamanie wideł maźniczych lub zwór), luźne widły maźnic lub z brakiem nitów,
- e) złamanie koziółka sprężyny nośnej (resora),
- f) przesunięcie sprężyny nośnej (resora) lub pióra resora,
- g) pęknięcie lub złamanie głównego pióra sprężyny nośnej,
- h) nieprawidłowe działanie lub uszkodzenia haka ciągnącego, ciągnika, sprzęgu śrubowego,
- i) złamanie słupka narożnego,
- j) złamanie lub pęknięcie poduszek pod zbiornikiem cysterny,
- k) przesunięcie zbiornika cysterny,
- l) przechylenie pudła wagonowego ponad 75 mm w wagonie towarowym,
- m) uszkodzenie maźnicy powodujące wyciekanie smaru,
- n) brak elementu zabezpieczającego zestawu kołowe (w kształcie litery „T”) w wózkach typu 25 TN.

Stwierdzenie usterek wymienionych w pkt c i l dokonuje się szacunkowo.

5. Zabrania się włączania do składów grup zdawczych pojazdów kolejowych:

- a) po wykolejeniu lub znajdujących się w składzie manewrowym, który uległ wypadkowi (zderzeniu, wykolejeniu, najechaniu) do czasu orzeczenia przez właściwego pracownika (rewidenta taboru, maszynistę (kierowcę) lub innego odpowiednio kwalifikowanego pracownika) o ich przydatności do ruchu,
- b) z nalepkami o treści zakazującej włączenie ich do pociągu,
- c) załadowanych i zabezpieczonych niezgodnie z przepisami o ładowaniu wagonów towarowych,
- d) z brakiem lub uszkodzonymi plombami na ładownych wagonach krytych i specjalnych, jak również na próżnych cysternach i chłodniach,
- e) z widocznym brakiem zabezpieczenia przed samoczynnym otwarciem się klap przy wagonach krytych i cysternach,
- f) z widocznymi śladami uszkodzenia wagonów ładownych mogących spowodować ubytek lub uszkodzenie przewożonego ładunku,
- g) z widocznym przesunięciem ładunku na wagonach niekrytych mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i uszkodzenia ładunku.

1.17. Rozmieszczanie pojazdów kolejowych w składzie na torze zdawczo – odbiorczym

1. Skład na torze zdawczo - odbiorczym powinien być zestawiony zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji.

2. W składzie towarowym za ostatnim wagonem z czynnym hamulcem można włączyć bez czynnego hamulca jeden wagon (pojazd) uszkodzony, lecz zdolny do ruchu, jeżeli rodzaj uszkodzenia nie pozwala na włączenie go w innym miejscu. Wagon taki (pojazd) powinien być odpowiednio przygotowany do jazdy i włączony do przewodu głównego hamulca tak, aby w przypadku rozłączenia nastąpiło zadziałanie hamulca zespolonego.
3. Składy manewrowe grupy zdawczej podstawiane, zabierane są pojazdem trakcyjnym podmiotu obsługującego bocznice. Za prawidłowe zestawienie składu manewrowego grupy zdawczej i jej przygotowanie do przekazania pracownikom obsługującym, odpowiedzialny jest kierownik manewrów (ustawiacz).

1.18. Wyposażenie drużyn manewrowych

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:
 - chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - gwizdek,
 - kask i rękawice ochronne,
 - kamizelkę ostrzegawczą.

1.19. Poruszanie się po torach

1. W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
3. Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10m od ostatniego pojazdu.
4. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
5. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
6. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu manewrów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.

7. 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 i napędu.
8. Nie wolno 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.
9. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.
10. W razie potrzeby przeniesienia materiałów, przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać norm określonych odrębnymi przepisami BHP.

1.20. Manewry przez przejazdy kolejowo- drogowe

1. Przed przejazdem manewrującego pojazdu kolejowego przez przejazdy kolejowo- drogowe bez urządzeń rogatkowych należy podawać sygnał „Bacność”; prędkość jazdy należy ograniczyć do prędkości określonej w regulaminie pracy bocznic kolejowej i bacznie obserwować przejazd względnie przejście tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy natychmiast zatrzymać pojazd kolejowy; w razie pchania pojazdów kolejowych manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go i podawać odpowiednie sygnały.
2. W przypadku odbywania się ruchu drogowego na drodze dojazdowej do przejazdu kolejowo- drogowego, manewry należy zatrzymać i wstrzymać ruch drogowy na tym przejeździe.
3. Wstrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podniesienie tarczy do zatrzymania pojazdów, (która ma kształt czerwonego koła z białym obrzeżem) do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazd drogowego, a w porze nocnej poprzez wykonywanie ruchów pionowych uniesioną w górę latarką ręczną z czerwonym światłem zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego.
4. Jeżeli zajmowany jest przejazd kolejowy manewrującym pojazdem kolejowym dłużej niż 10 minut, to należy umożliwić przepuszczenie oczekujących pojazdów poprzez wstrzymanie manewrów.
5. W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy kolejowe i przejścia w zależności od warunków lokalnych należy umieścić w regulaminie pracy bocznic kolejowej.

1.21. Jazda na pojazdach kolejowych

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:

- wychylać się poza skrajnię taboru,
- przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
- przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
- przebywać na stopniach taboru od strony wysokich ramp i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,
- przebywać na stopniach taboru w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń, estakad itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
- przebywać na stopniach wejściowych do lokomotyw,
- zajmować miejsca w wagonie załadowanym towarami niebezpiecznymi,
- przebywać na zderzakach wagonów, sprzęgach wagonów, ładunkach na wagonach, dachach wagonów.

Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.

1.22. Postępowanie w razie zdarzeń lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

1. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego (wykonywania pracy manewrowej) należy zastosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy jest to niemożliwe – do zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa pracy manewrowej lub o wypadku kolejowym, powinien zgłosić to niezwłocznie kierownikowi manewrów (ustawiaczowi).
3. Kierownik manewrów (ustawiacz), który otrzymał zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić kierownika bocznicy oraz właściwego dla danej bocznicy dyżurnego ruchu stacji PKP PLK, którzy wstrzymują obsługę bocznicy.
4. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu jazdy manewrowych, należy przedsięwziąć odpowiednie środki w celu usunięcia tej przeszkody, a jeżeli nie jest to możliwe, zagrożone miejsce osłonić sygnałami „Stój”, a w razie potrzeby podawać sygnał „Stój” oraz wezwać pomoc.
5. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego (wykonywania manewrów), może dopiero wtedy opuścić miejsce zagrożenia, gdy wykonał wszystkie czynności zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.
6. W przypadku wypadku z taborem na bocznicy należy niezwłocznie osłonić sygnałami „Stój” tor, na którym powstał wypadek i zgłosić o tym jak w ust 2 i 3.
7. Na miejscu wypadku kierownik manewrów (ustawiacz), a gdy go nie ma prowadzący pojazd kolejowy z napędem, powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające

następstwom wypadku (osłonięcie sygnałami, zgłoszenie itp.) oraz zapewniające niesienie pomocy ofiarom wypadku, zabezpieczenie śladów, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku oraz zabezpieczenia mienia kolejowego, zakładu, ładunku, itp.

8. W przypadku niezatrzymania się pojazdu kolejowego z napędem lub składu manewrowego w miejscu, w którym miał się on zatrzymać, należy sprawdzić stan i działanie hamulców według postanowień określonych w instrukcji zasad oraz wymagań utrzymania i eksploatacji pojazdów trakcyjnych.
9. Jeżeli kierownik manewrów (ustawiacz) lub inny pracownik spostrzegł lub dowiedział się, że grupa manewrowa lub pojazdy kolejowe bez pozwolenia (uzgodnienia) wyjechały na teren bocznic albo, że zbiegły samoczynnie z miejsca ich pozostawienia, co bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ludzi lub pojazdów kolejowych, należy postępować w następujący sposób:
 - a) zatrzymać grupę manewrową, pojazd kolejowy przy użyciu dostępnych środków,
 - b) jeżeli jest to możliwe należy podawać sygnały alarmowe (sygnały D 2 i D 3 jeżeli jest to pojazd kolejowy z napędem lub pojazd kolejowy z napędem połączony z pojazdami kolejowymi) i ostrzec pracowników pracujących na tym torze i torach sąsiednich,
 - c) osłonić przejazdy kolejowe, usunąć z toru i skrajni sprzęt oraz przybory ładunkowe,

1.23. Zdarzenia i wypadki z ludźmi

1. W przypadku zaśląbnięcia lub doznania obrażeń przez osobę znajdującą się na obszarze bocznic pracownik, który to zauważył lub dowiedział się o tym, zobowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby wezwać pomoc lekarską.
2. Po najechaniu na człowieka lub spostrzeżeniu rannego na torze lub w pobliżu toru należy pojazd kolejowy z napędem lub skład manewrowy zatrzymać i udzielić rannemu pierwszej pomocy oraz przewieźć go do miejsca, gdzie może być udzielona wymagana pomoc.
3. Po zauważeniu na torze zwłok ludzkich należy:
 - zatrzymać pojazd kolejowy z napędem, grupę manewrową,
 - zanotować szczegóły dotyczące położenia części zwłok,
 - w miarę możliwości strzec zwłok oraz zabezpieczyć wszelkie ślady znajdujące się w pobliżu miejsca wypadku, do czasu przybycia policji.
4. W przypadku zabicia człowieka przez pojazd kolejowy należy wstrzymać wszelkie ruchy manewrowe i o wypadku zgłosić kierownikowi bocznic. Decyzję o dalszym postępowaniu podejmują uprawnione organa.
5. Szczegółowe postępowanie w przypadku zdarzeń i wypadków z ludźmi regulują odrębne przepisy i regulamin pracy bocznic kolejowej.

2. Sygnały i wskaźniki stosowane na bocznicach

2.1. Sygnały zamknięcia toru (Z)

1. Sygnały zamknięcia toru **Z 1 „Stój”** stosuje się:

- na kozłach oporowych,
- przed wagą,
- wykolejnicach.

2. Sygnały zamknięcia toru **Z 1 „Stój”** wygląda następująco:

Dzienny i nocny

Kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy



W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnał Z 1 „Stój” ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem, przy rampach – z prawej strony toru, na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego, a przed wagą w miejscu do którego można dojechać pojazdami kolejowymi.

Przed kozłami oporowymi na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się i na które nie wjeżdżają pociągi, albo manewruje się sporadycznie lub manewry planowane wykonuje się w krótkim okresie czasu – a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału, można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, które mogą być wykonane z materiałów odbłaskowych, dających takie same wskazanie, jakie daje latarnia sygnału Z 1 „Stój”.

3. Sygnały na wykolejnicy (Z) wyglądają następująco:

Sygnal Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze”	Sygnal Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru”
Dzienny i nocny	Dzienny i nocny
Kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy	Kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy



Jako sygnału na wykolejnicach używa się latarni oszklonych szkłem koloru mlecznego lub tarcz nieoświetlonych, które wskazują jednakowe sygnały we dnie i w nocy

Na wykolejnicach na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się lub manewruje się sporadycznie, a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału, można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, które mogą być wykonane z materiałów odbaskowych, dających takie same wskazanie, jakie dają latarnie sygnałów Z 1 Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru”.

Sygnały na wykolejnicach służą do oznaczania, czy wykolejnica jest na torze, czy też zdjęta z toru

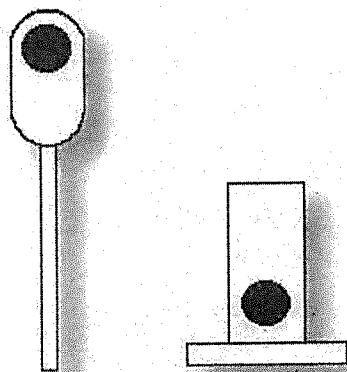
Sygnal Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze”; wskazuje, że jazda i manewry po torze, na którym znajduje się wykolejnica, są dozwolone do wykolejnicy

Latarnie sygnałów na wykolejnicach mają z tyłu dwa mleczne białe światła, które ułożone w linii pionowej oznaczają „Wykolejnica zdjęta z toru”, a ułożone w linii poziomej „Stój, wykolejnica na torze”.

2.2. Sygnały na tarczach manewrowych (Ms)

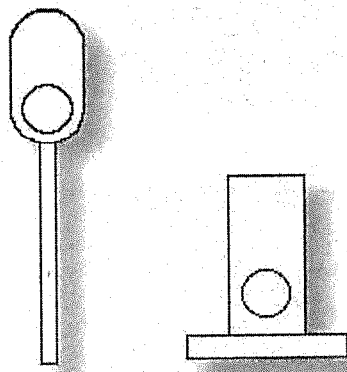
Tarcza manewrowa świetlna składa się z umieszczonej na słupie lub podstawie, lub zawieszanej obok toru oprawy (głowicy) z jedną lub dwiema lampami w jednym pionie. Na tarczy manewrowej stosuje się światła koloru niebieskiego i matowobiałego. Na tarczy tej można wyświetlić następujące obrazy sygnałowe:

Sygnał Ms 1 "Jazda manewrowa zabroniona"



Dzienny i nocny: jedno światło niebieskie na tarczy manewrowej

Sygnał Ms 2 "Jazda manewrowa dozwolona"



Dzienny i nocny: jedno matowobiałe światło na tarczy manewrowej.

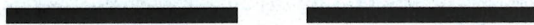
2.3. Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby (Rm, D)

Sygnały podawane przy realizacji manewrów podaje się gwizdkiem lub trąbką jednocześnie chorągiewką (lub ręką) w dzień, zaś w porze nocnej i ciemnej ręczną latarką.

1. Sygnały ręczne i słuchowe dawane przy manewrach są następujące:

Sygnal Rm 1 „Do mnie”

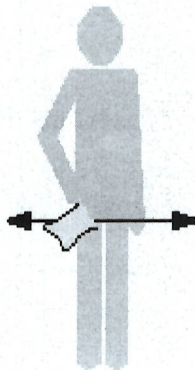
Dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

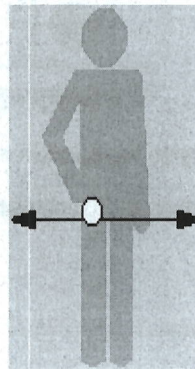
Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana poziomo



Nocny

Ręczna latarka z białym światłem poruszana poziomo



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

Sygnal Rm 2 „Ode mnie”

Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką

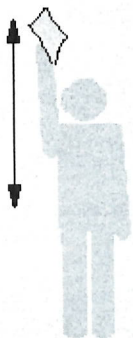


i jednocześnie

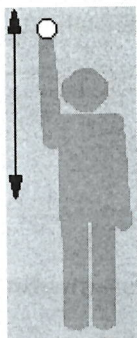
Dzienny

Nocny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo



Ręczna latarka z białym światłem poruszana pionowo



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

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

Sygnal Rm 3 „Zwolnić”

kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką

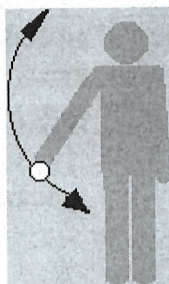
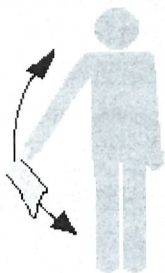


i jednocześnie

Dzienny

Nocny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół i na dół



Sygnal Rm 4 „Stój”

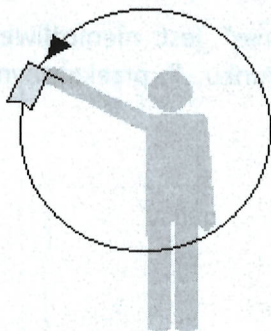
Trzy krótkie, szybko po sobie następujące, tony gwizdkiem lub trąbką kilkakrotnie powtórzone

••• ••• ••• ••• •••

i jednocześnie

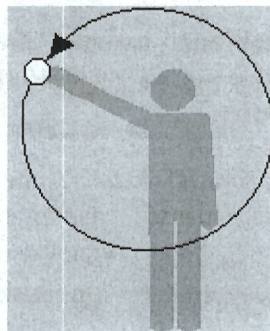
Dzienny

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką sygnałową koloru żółtego, innym przedmiotem lub ręką



Nocny

Zataczanie okręgu ręczną latarką z białym światłem



Do sygnалу „Stój” należy zastosować się bezzwłocznie nawet jeżeli sygnal ten został tylko dostrzeżony lub tylko usłyszany.

Sygnal Rm 6 „Docisnąć”

Dwa krótkie tony gwizdkiem lub trąbką

••

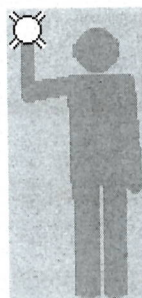
i jednocześnie

Dzienny

Kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk

Nocny

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

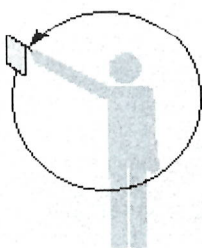


Sygnal Rm 6 oznacza, że należy nacisnąć na tabor kolejowy w celu sprężenia lub rozprężenia.

Sygnal D 2 „Stój” dawany ręcznie

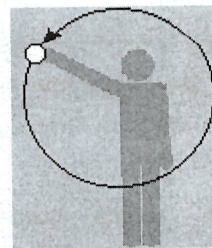
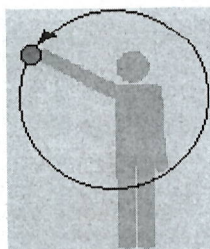
Dzienny

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką



Nocny

Zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem



Sygnal D 2 „Stój” dawany ręcznie i w razie potrzeby także dźwiękowo (sygnal D 3) stosuje się w przypadku:

- jeżeli zachodzi konieczność zatrzymania składu manewrowego, a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania innych sygnałów zatrzymania,
- jeżeli przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym manewrującym pojeździe kolejowym lub pojeździe pomocniczym, maszynie torowej zauważy się niewłaściwość, która przy dalszej

jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub spowodować straty materialne,

- jeżeli na torze znajdują się ludzie lub większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.
- Sygnał D 2 „Stój” należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty pojazdu trakcyjnego.
- W trakcie manewrów sygnał „Stój” powinien być dawany jednocześnie ręcznie, za pomocą chorągiewki koloru żółtego oraz dźwiękowo (sygnału Rm 4).

Sygnał D 3 „Stój” dawany trąbką lub gwizdkiem jest następujący:

Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone

••• ••• ••• ••• •••

Jeżeli powstaje wątpliwość, czy maszynista lub drużyna manewrowa spostrzeże tarcze zatrzymania sygnału D 1 „Stój” lub danego ręcznie sygnału „Stój”, należy dawać jednocześnie sygnał D 2 i D 3 trąbką lub gwizdkiem przy zbliżaniu się grupy manewrowej i podczas jej przejazdu.

Sygnały dawane ręcznie, gwizdkiem lub trąbką należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.

Na dany sygnał „Stój” (D 1, D 2, D 3 i Rm 4) należy użyć wszelkich dozwolonych środków, ażeby manewrujący tabor kolejowy zatrzymać.

2.4. Sygnały zatrzymania podawane przenośnymi tarczami (D)

1. Sygnały zatrzymania są podawane przenośnymi tarczami, chorągiewką, latarką ręczną, gwizdkiem, trąbką lub ręką.

2. Sygnał zatrzymania wygląda następująco:

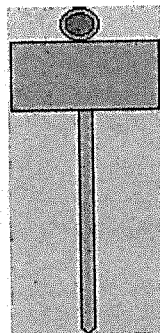
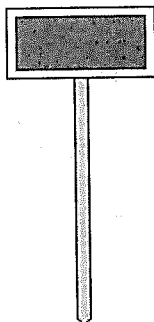
Sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania

Dzienny

Nocny

Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką

Czerwone światło pośrodku nad tarczą



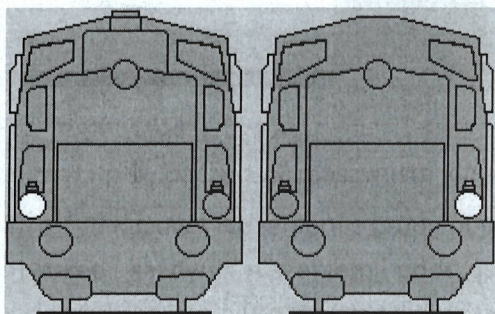
3. Przenośną tarczę zatrzymania (sygnał D1) ustawia się w osi toru.
4. Sygnał **D 1 „Stój”** stosuje się:
 - a) jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego składów manewrowych (grup zdawczych),
 - b) w razie zamknięcia toru bocznowego lub jego części,
5. Tarczę zatrzymania **D 1** w obrębie bocznicy ustawia się zasadniczo w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte. Gdyby warunki miejscowe nie pozwalały na ustawienie jej we wskazanej odległości, wówczas można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100 m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie bocznicy nie umieszcza się przenośnej tarczy ostrzegawczej.

2.5. Sygnał na taborze (Tb)

1. Sygnał na taborze **Tb 1**, oznaczenie przodu i tyłu lokomotywy manewrowe wygląda następująco:

Dzienny i Nocny

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



2.6. Sygnały dawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego (Rp)

Sygnał Rp 1 „Baczność”

Jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy



Sygnał Rp 1 „Baczność” maszynista daje w następujących przypadkach:

- a) przed każdym ruszeniem z grupą pojazdów kolejowych,
- b) przed każdym ruszeniem podczas pracy pociągu roboczego, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego, w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego,
- c) przed wskaźnikami W6 i W6a, a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych – po minięciu wskaźnika W6 przy zbliżaniu się do przejazdu,
- d) przed wskaźnikiem W7
- e) dla ostrzeżenia osób znajdujących się na torach lub zbyt blisko toru,
- f) we wszystkich przypadkach, gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi drużyny manewrowej oraz innych pracowników na torach bocznych.

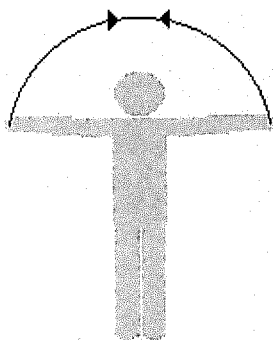
2.7. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)

1. Sygnały stosowane przy próbie hamulców zespolonych podawane są ręcznie. Podaje się je w stronę biorącego udział w próbie hamulców zespolonych maszynisty lokomotywy.
2. Sygnały ręczne są następujące:

Sygnal Rh 1 „Zahamować”

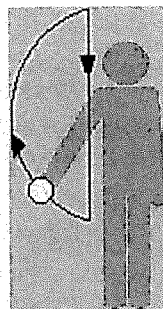
Dzienny

Wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola



Nocny

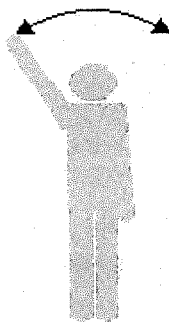
Latarka ręczna z białym światłem poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół



Sygnal Rh 2 „Odhamować”

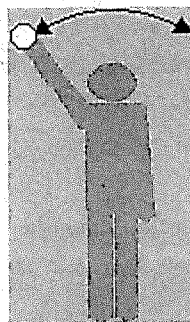
Dzienny

Wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową



Nocny

Ręczna latarka z białym światłem poruszana po łuku nad głową



Sygnał Rh 3 „Hamulce w porządku”

Dzienny

Ręka wyciągnięta nad głowę trzymana poziomo



Nocny

Latarka ręczna z białym światłem, trzymana pionowo nad głową



2.8. Sygnały alarmowe (A)

1. Sygnały alarmowe wyglądają następująco:

Sygnał A 1 „Alarm”

- Dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdawki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie



- Jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdawki lub syreny lokomotywy, trąbki, gwizdka lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie



Pod pojęciem „gwizdawki lub syreny lokomotywy” należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy trakcyjne wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów dźwiękowych.

Sygnał alarmowy (A 1) podawany jest w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego (zakładowego)

Po odebraniu sygnału A 1 drużyna pojazdu trakcyjnego innego składu jadącego po torze powinna tak regulować prędkość jazdy, aby skład mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy.

Pracownicy mający przybory przeznaczone do dawania sygnałów dźwiękowych powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe dźwiękowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej.

2. Sygnał pożarowy:

Sygnał A 2 „Pożar”

Jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdawki lub syreny lokomotywy, gwizdawki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie



Sygnał A 2 „Pożar” podaje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych (bocznicy) o powstaniu pożaru na terenie zakładu.

Pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału A 2 „Pożar” i powiadomić straż pożarną. Jeżeli pracownik ten nie ma przyrzędu do dawania sygnałów dźwiękowych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego przyrząd sygnałowy.

Maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie bocznicy oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy.

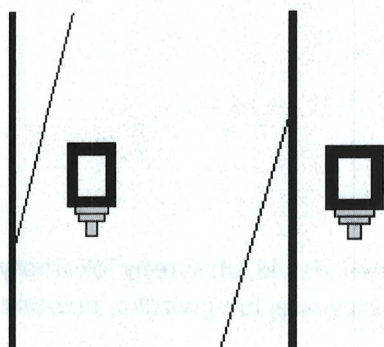
Niezależnie od tego, personel kolejowy powinien natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy bocznicy kolejowej.

2.9. Wskaźniki (Wz, W)

1. Rozróżnia się wskaźniki ogólnie stosowane na zwrotnicach oraz stosowane w innych przypadkach.
2. Wskaźniki na zwrotnicach (Wz) rozjazdów zwyczajnych są następujące:

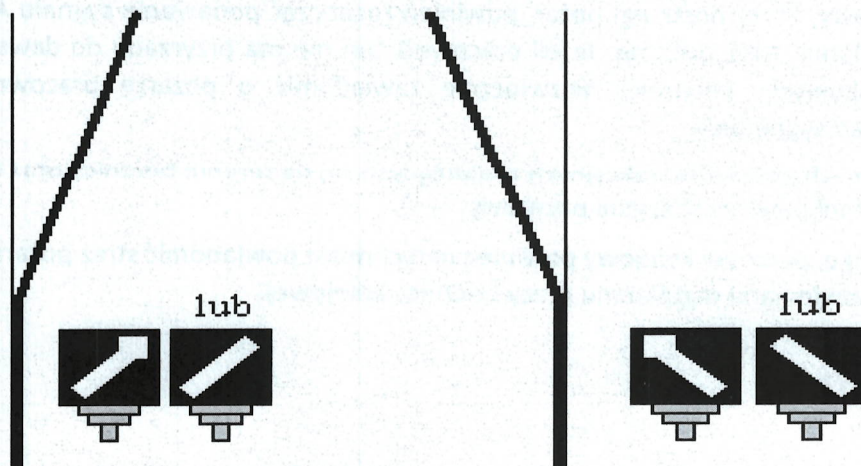
Wskaźnik Wz 1 „Jazda na wprost”: zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza;

Biały prostokąt na czarnym tle, widoczny zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy.



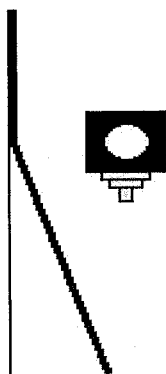
Wskaźnik Wz 2 „Jazda na ostrze”: zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu, przy rozjazdach dwustronnych łukowych – po jednym z łuków.

Biała strzała lub biała kreska na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na ostrze, widoczna od strony ostrza iglic.



Wskaźnik Wz 3 „Jazda z ostrza”: zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu.

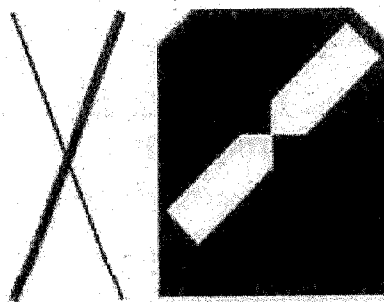
Biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy .



3. Jako wskaźników na zwrotnicach do oznaczania ich położenia używa się latarni oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowo, zarówno we dnie, jak i w nocy.
4. Latarnie ze wskaźnikami Wz 1, Wz 2, Wz 3 ustawia się przy rozjazdach zwyczajnych, pojedynczych rozjazdach krzyżowych, łukowych i rozjazdach skupionych obok rozjazdu na początku każdej zwrotnicy.

Wskaźnik Wz 5 „Jazda po prostej w prawo”: jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem.

Dwie białe strzały na czarnym tle zwrócone ostrzem ku sobie, lub dwie białe kresy w jednej linii wznoszącej się ukośnie na prawo.



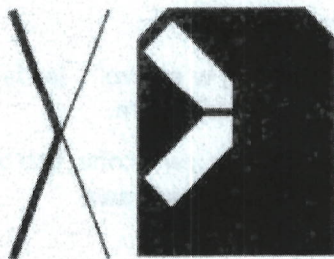
Wskaźnik Wz 6 „Jazda po prostej w lewo”: jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem.

Dwie białe strzały na czarnym tle zwrócone ostrzem ku sobie, lub dwie białe kresy w jednej linii wznoszącej się ukośnie na lewo.



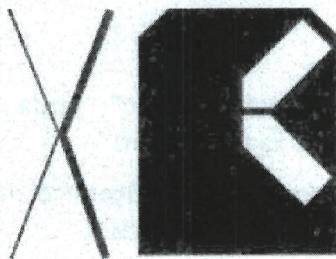
Wskaźnik Wz 7 „Jazda po łuku w lewo”: jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem.

Dwie białe strzały na czarnym tle zwrócone ostrzem do środka latarni, lub dwie białe kresy tworzące kąt prosty, otwarty w lewo.



Wskaźnik Wz 8 „Jazda po łuku w prawo”: jazda w kierunku zwrotnym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem

Dwie białe strzały na czarnym tle zwrócone ostrzem do środka latarni, lub dwie białe kresy tworzące kąt prosty, otwarty w prawo.



5 Jako wskaźników na zrotnicach rozjazdów podwójnych krzyżowych używa się latarni ze szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zrotnic jednakowo w dzień jak i w nocy.

6. Latarnie ze wskaźnikami Wz 5, Wz 6, Wz 7 i Wz 8 ustawia się przy podwójnych rozjazdach krzyżowych, a mianowicie jedną latarnię w środkowej części rozjazdu – z boku.
7. Częściowe ukazanie się trzeciej strzały mlecznego koloru na latarni ze wskaźnikiem Wz 5, Wz 6, Wz 7 lub Wz 8 wskazuje, że iglica nie przylega do opornicy i oznacza, że jazda na zwrotnicę jest zabroniona.

2.10. Wskaźniki stosowane w innych przypadkach, niż na zwrotnicach:

Wskaźnik W 6a. „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 „Baczność”

Trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem do góry.



Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami wszystkich kategorii i przejściami kolejowymi według zasad podanych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie Dziennik Ustaw z dnia 30 października 2015r. poz. 1744 (tekst jednolity z dnia 13 września 2018r. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej poz. 1876),

Na bocznic kolejowej PPUH „Factum” sp. z o.o. obowiązuje zasada, iż wskaźnik W 6a ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy.

Wskaźnika W 6a w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiałów odblaskowych.

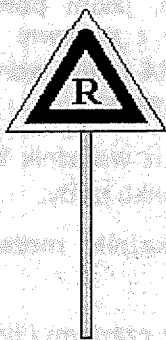
Wskaźnik W 6b, dwie trójkątne białe tablice (trójkąty równo- boczne) z czarnym i białym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócone wierzchołkami ku górze, umieszczone bezpośrednio jeden pod drugim;



wskaźnik W 6b można ustawiać zamiast wskaźnika W 6a przed przejazdami i przejściami kolejowymi, według zasad określonych dla wskaźnika W 6a, w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych *oraz bocznic kolejowych* z drogami i ich usytuowanie,

Wskaźnik W 7. „Wskaźnik ostrzegania” oznacza, że należy dać sygnał Rp 1 „Bacność”

Przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem do góry.

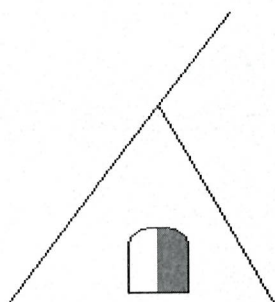


1. Wskaźnik W 7 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp 1 „Bacność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze.
2. Wskaźnik W 7 ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych.

3. Na bocznicę kolejowej PPUH „Factum” sp. z o.o. obowiązuje zasada, iż wskaźnik W 7 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy.
4. Wskaźnika W 7 w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiałów odblaskowych.

Wskaźnik W 17. Wskaźnik ukresu” oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć pojazdem kolejowym

Wskaźnik w postaci biało-czerwonego słupka (słupek ukresowy).



Wskaźnik W17 (słupek ukresowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów, w miejscu, do którego wolno zająć tor pojazdem kolejowym. Miejsce to wyznacza się z uwzględnieniem obowiązującej skrajni i warunków lokalnych (przechyłka lub poszerzenie na łuku).

Wskaźnik W 23 "Wskaźnik odcinka izolowanego" oznacza początek odcinka torowego lub zwrotnicowego wyposażonego w urządzenie kontroli nie zajętości torów i rozjazdów

Wskaźnik w postaci żółtego słupka ustawionego przy torze

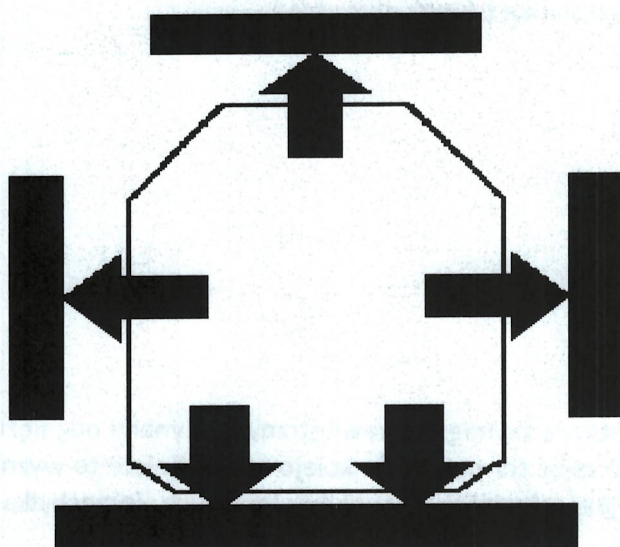


Wskaźnik W 23 oznacza miejsce, przed którym przetaczany tabor kolejowy powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy,

Wskaźnika W 23 nie oświetla się.

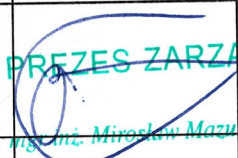
2.11. Oznaczenia i napisy ostrzegawcze stosowane na wagonach wymagających szczególnej ostrożności przy wykonywaniu ruchu kolejowego (manewrów)

Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych z przekroczoną skrajnią:



Nalepka koloru niebieskiego. Poniżej, na przedłużeniu nalepki wpisane są dane dotyczące przesyłki nadzwyczajnej oraz numery uzgodnień na przewóz w kolejności biegu przesyłki cechy kolei. Przy przewozie przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej, nalepka wypełniana jest w języku kolei nadania. Wagonów oznaczonych taką nalepką nie wolno odrzucać i staczać oraz na tak oznaczony wagon nie wolno odrzucać i staczać innych pojazdów kolejowych.

3. Zmiany i uzupełnienia

Nr zmiany treści przepisu	Podstawa wprowadzenia zmiany /Nr i data Decyzji Prezesa UTK zatwierdzającej zmianę	Zmiana lub uzupełnienie dotyczy strony o numerze	Zmiana lub uzupełnienie obowiązuje od dnia	Czytelny podpis osoby wprowadzającej zmianę
1	Zmiany w podstawach prawnych Zalecenia PKBWK	Str. 2 Str. 19 pkt. 9	30.04.2024	
2				 PREZES ZARZĄDU mgr inż. Mirosław Mazurewicz
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

Uwaga: Przy wnoszeniu zmian do tekstu instrukcji należy wskazywać numer porządkowy wnoszonej zmiany (uzupełnienia).

4. Wykaz pracowników, którzy zapoznali się Instrukcją prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji stosowanej na bocznicach kolejowej PPUH „Factum” sp. z o.o.

Lp.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Data	Podpis
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				