



**INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



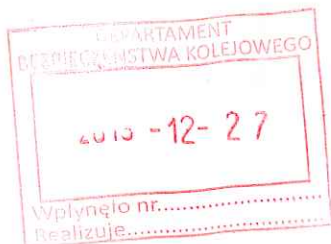
SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską
ze środków Funduszu Spójności
w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko

DBK-500-179/2013
ep2.2



Załącznik do Decyzji Prezesa UTK
Nr DBK-UKW.500.179.13.1019
z dnia 18.04.2015

PKM - 02

Instrukcja pracy manewrowej

-przypis do stosowne
w PKM SA Uchwała Zarządu
z dn. 11.03.2015.

Główny Specjalista
ds. Planowania Ruchu Kolejowego

[Signature]
Radosław Wójcik

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w
ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity; Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Gdańsk, grudzień 2013 r.

Wiceprezes Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Prezes Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

[Signature]
Krzysztof Rudziński

[Signature]
Tadeusz Heyda

Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., ul. Zagłowa 11, 80-560 Gdańsk
wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, Sąd Rejonowy Gdańsk – Północ w Gdańsku,
VII Wydział Gospodarczy KRS 0000365210, NIP 583-310-36-72, REGON 221037360,
kapitał zakładowy: 94 769 000,00 zł wpłacony w wysokości 89 129 000,00 zł
Tel. (58) 350 11 00, fax (58) 350 11 01, e-mail: sekretariat@pkm-sa.pl

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA

Nr kol.	Zmianę (uzupełnienie) wprowadzono		Dotyczy § ust.	Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	Data i czytelny podpis pracownika wnoszącego zmianę (uzupełnienie)
	rok	Nr decyzji Prezesa UTK			
1	2	3	4	5	6

Spis treści

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA	2
§ 1. Cel i zakres stosowania instrukcji	4
§ 2. Podstawowe definicje	4
§ 3. Cel manewrów	5
§ 4. Sposoby wykonywania manewrów	5
§ 5. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	6
§ 6. Udział pracowników posterunków nastawczych w wykonywaniu manewrów	7
§ 7. Obowiązki nadzorującego manewry	8
§ 8. Obowiązki kierownika manewrów	9
§ 9. Obowiązki manewrowego	12
§ 10. Obowiązki drużyny manewrowej	15
ROZDZIAŁ II TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW	16
§ 11. Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach	16
§ 12. Hamowanie pojazdów	21
§ 13. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych	22
§ 14. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem	25
§ 15. Manewry na torach głównych	27
§ 16. Manewry przez przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych	28
§ 17. Manewry z wagonami zawierającymi towar niebezpieczny, przesyłkę o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłkę z przekroczoną skrajnią, pojazdami kolejowymi grożącymi wykolejeniem	29
§ 18. Przetaczanie pojazdów kolejowych bez użycia pojazdu kolejowego z napędem	30
§ 19. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych	31
ROZDZIAŁ III ZESTAWIANIE POCIĄGÓW	34
§ 20. Ogólne zasady zestawiania pociągów	34
§ 21. Warunki włączania taboru kolejowego do pociągów	35
§ 22. Rozmieszczanie taboru kolejowego w pociągach towarowych	37
§ 23. Umieszczanie lokomotyw w pociągach	40
§ 24. Ustalanie długości i masy pociągu	41
ROZDZIAŁ IV SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY	43
§ 25. Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach	43
§ 26. Poruszanie się po torach	43
§ 27. Jazda na pojazdach kolejowych	44
§ 28. Zachowanie ostrożności na torach zelektryfikowanych	45
ROZDZIAŁ V TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW NA OBSZARZE ERMTS/ETCS POZIOM 2	46
§ 29. Postanowienia ogólne	46
§ 30. Odpowiedzialność	47
§ 31. Jazda manewrowa w obszarze ERMTS/ETCS poziom 2	47
§ 32. Jazda manewrowa w obszarze przylegającym do obszaru ERMTS/ETCS poziom 2	49
Załącznik 1 Stałe oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów	51
Załącznik 2 Wzory nalepek ostrzegawczych	54

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.

Cel i zakres stosowania instrukcji

1. Instrukcja o technice pracy manewrowej, zwana w skrócie instrukcją PKM-02 podaje zasady i sposób wykonywania manewrów na liniach kolejowych zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. Celem instrukcji PKM-02 jest określenie zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, pojazdów kolejowych i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej.
2. Postanowienia niniejszej instrukcji należy wykorzystać przy opracowywaniu regulaminów technicznych.

§ 2.

Podstawowe definicje

1. Manewry są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach kolejowych z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu. Przesławianie pociągu na stacji z toru na tor, wprowadzenie go na właściwe miejsce (cofanie, podciąganie) po uprzednim zatrzymaniu się na torze, na który został przyjęty, należy uważać za manewry.
2. Składem manewrowym są pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem wykonującym manewry lub zespół trakcyjny wykonujący manewry. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub między pojazdami kolejowymi.
3. Odpręg jest to jeden pojazd kolejowy lub grupa pojazdów kolejowych połączonych ze sobą, odczepionych jednorazowo od pojazdu trakcyjnego.
4. Celem pracy manewrowej jest:
 - 1) rozrządzanie wagonów na poszczególne tory,
 - 2) zestawianie składów pociągów,
 - 3) wymiana grup wagonów w pociągach,
 - 4) podstawianie wagonów na punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 - 5) przestawianie wagonów z jednego toru na drugi,
 - 6) wybieranie wagonów próżnych o szczególnych parametrach technicznych,
 - 7) podstawianie wagonów do wykonania czynności dodatkowych np. czyszczenia, mycia, odkażania, ważenia, naprawy, itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności,

- 8) wyłączenie z pociągu wagonów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu.
5. Pod względem organizacji pracy manewrowej stacja podzielona jest na rejony i okręgi manewrowe.
6. Rejon manewrowy jest to część stacji obsługiwana przez jedną lokomotywę manewrową.
7. Okręg manewrowy składa się z dwóch lub więcej rejonów manewrowych.
8. Rejon manewrowy pod względem funkcji technologicznych dzieli się na rejon rozrządzania, zestawiania lub obsługi. Rejon zestawiania jest to rejon manewrowy, do którego podstawowych zadań należy zestawianie składów pociągów. W rejonie obsługi dokonuje się przemieszczania wagonów, ich przekazania lub zabrania z punktu ładunkowego lub zdawczo - odbiorczego.
9. Podział stacji na rejony i okręgi manewrowe, dozwolone sposoby manewrowania oraz wszelkie ograniczenia dotyczące manewrów należy wskazać w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

§ 3.

Cel manewrów

1. Podstawowym celem manewrów jest rozrządzanie wagonów, zestawianie składów pociągów, podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych, przestawianie pojazdów kolejowych z jednego toru na drugi oraz koordynacja jazd manewrowych pojazdów trakcyjnych luzem.
2. W jednym rejonie manewrowym dopuszcza się pracę więcej niż jednej lokomotywy manewrowej z drużyną manewrową po uprzednim wzajemnym porozumieniu się kierujących manewrami i po uzgodnieniu z pracownikiem posterunku nastawczego.
3. Manewry zasadniczo mają charakter planowy i odbywają się na podstawie omówionego planu pracy manewrowej.

§ 4.

Sposoby wykonywania manewrów

1. Odstawianie (przetaczanie) polega na przestawianiu taboru na odpowiedni tor (miejsce) i odczepieniu danej grupy taboru po zatrzymaniu. Odstawianie może być wykonywane pojazdem trakcyjnym, pojazdem drogowym, podciągarką, przesuwnicą wagonową lub innym urządzeniem technicznym przeznaczonym do przemieszczania pojazdów kolejowych.

2. Odstawianie (przetaczanie) może być wykonywane pojazdem trakcyjnym, pojazdem drogowym, podciągarką, przesuwnicą wagonową lub innym urządzeniem technicznym przeznaczonym do przemieszczania pojazdów kolejowych.
3. Zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami niż podane w ust. 1.

§ 5.

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających wymagane kwalifikacje zawodowe.
2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
 - 1) nadzorujący manewry,
 - 2) kierownik manewrów,
 - 3) manewrowi,
 - 4) drużyna trakcyjna,
 - 5) pracownicy posterunków nastawczych, nastawiający drogi przebiegu dla manewrów oraz obsługujący urządzenia hamujące i wydający zezwolenia na jazdy manewrowe.
3. Nadzorującym manewry może być dyżurny ruchu lub starszy ustawiacz, jeżeli nadzoruje pracę kilku rejonów manewrowych - stosownie do ustaleń regulaminu technicznego.
4. Kierownikiem manewrów może być:
 - 1) ustawiacz,
 - 2) kierownik pociągu,
 - 3) dyżurny ruchu,
 - 4) nastawniczy (zwrotniczy) przy niepilotowanych jazdach manewrowych (§ 9 ust.7),
 - 5) inny pracownik posiadający wymagane kwalifikacje do wykonywania czynności ustawiacza lub kierownika pociągu.
5. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzebna ilość:
 - 1) manewrowych,
 - 2) innych pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje do wykonywania manewrów i hamowania pojazdów kolejowych.
6. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i co najmniej jednego pracownika, o którym mowa w ust. 5, nazywa się drużyną manewrową.
7. Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności, jeżeli posiada wymagane kwalifikacje, może wykonywać również czynności manewrowego.
8. Do wykonywania manewrów nie wolno zatrudniać:
 - 1) kobiet, z uwzględnieniem postanowień ust. 9,
 - 2) osób poniżej 18 roku życia (młodocianych),

- 3) pracowników nie posiadających pierwszego stopnia zdolności do pracy.
9. Kobiety zatrudnione na stanowiskach dyżurnego ruchu, kierownika pociągu i nastawniczego mogą pełnić czynności kierownika manewrów, jednak nie mogą wykonywać czynności przewidzianych dla manewrowego. Dopuszcza się wykonywanie następujących czynności przez kobiety: przestawianie zwartego składu pasażerskiego z czynnym hamulcem zespolonym, przy których prace drużyny manewrowej ograniczają się wyłącznie do obserwacji drogi przebiegu, podawania sygnałów, zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem i usuwania tego zabezpieczenia, wówczas, gdy nie zachodzi konieczność odczepiania lub doczepiania pojazdów kolejowych.
10. Czynności kierownika manewrów wykonywane przez dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych podczas niepilotowanych jazd manewrowych w podległym im okręgu nastawczym polegają na:
- 1) ustaleniu planu jazd manewrowych i zapoznaniu z nim maszynisty,
 - 2) wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla prowadzącego pojazd kolejowy z napędem jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego,
 - 3) obserwacji jazdy manewrowej przez własny okręg nastawczy.
11. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach zobowiązani są ściśle przestrzegać obowiązujących ograniczeń i miejscowych postanowień ujętych w regulaminie technicznym i regulaminie pracy bocznicy kolejowej dla rejonu, w którym wykonują manewry.
12. Maszynista pojazdu trakcyjnego użytego do wykonywania manewrów oraz pracownik posterunku nastawczego powinni zostać powiadomieni, kto jest kierownikiem manewrów. Gdy kierownictwo manewrów ma objąć inny pracownik lub wykonanie pewnych ruchów manewrowych kierownik manewrów zleca innemu pracownikowi, musi on o tym powiadomić zainteresowanych.
13. Postanowienia instrukcji o technice pracy manewrowej dotyczące drużyn manewrowych obowiązują również innych pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu czynności związanych z manewrami.
14. Pracownicy biorący udział w pracach manewrowych powinni być wyposażeni w urządzenia łączności.

§ 6.

Udział pracowników posterunków nastawczych w wykonywaniu manewrów

1. Do obowiązków pracowników posterunków nastawczych należy:
- 1) obsługa urządzeń SRK i udzielanie zezwoleń stosownie do żądań kierownika manewrów;

- 2) koordynowanie jazd manewrowych z uwzględnieniem realizacji planu pracy manewrowej omówionego z kierującym manewrami;
 - 3) współpraca z pracownikami przewoźnika kolejowego przy realizacji zadań wynikających z rozkładu jazdy pociągów i planów wewnętrznych przewoźnika kolejowego;
 - 4) uzgadnianie jazd manewrowych między okręgami nastawczymi;
 - 5) sprawdzenie stanu sprawności urządzeń sterowania ruchem i łączności w rejonach manewrowych;
 - 6) zapoznanie uczestników manewrów z ograniczeniami prędkości i innymi ograniczeniami, mającymi wpływ na organizację i bezpieczeństwo manewrów, wynikającymi ze stanu infrastruktury.
2. Obowiązki pracowników posterunków nastawczych przy jazdach bez drużyny manewrowej w okręgu nastawczym polegają na:
- 1) koordynowaniu i ustaleniu planu jazdy manewrowej wg potrzeb zgłoszonych przez prowadzącego pojazd;
 - 2) wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla prowadzącego pojazd jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego;
 - 3) obserwacji jazdy manewrowej w obrębie własnego okręgu nastawczego.
3. W razie otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, pracownik posterunku nastawczego obowiązany jest odmówić jego wykonania, podając przyczynę.
4. Podczas manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać szczególną uwagę na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a w razie zauważenia nieprawidłowości lub grożącego niebezpieczeństwa wstrzymać wykonywanie manewrów.

§ 7.

Obowiązki nadzorującego manewry

1. Nadzorujący manewry podczas obejmowania dyżuru powinien ustalić w zakresie przewidzianym regulaminem technicznym:
 - 1) prace wykonane, pozostające do wykonania oraz wydane polecenia zmierzające do realizacji zadania,
 - 2) skład drużyn manewrowych i ich gotowość do pracy,
 - 3) miejsca znajdowania się lokomotyw manewrowych,
 - 4) fakt ewentualnego przetrzymywania wagonów towarowych ponad czas ustalony w planie przejścia wagonów i planie obsługi stacji,
 - 5) obecność pracowników obsługujących urządzenia nastawcze i hamujące na swych posterunkach,
 - 6) stan sprawności urządzeń hamujących i łączności w rejonach manewrowych,

- 7) które tory i rozjazdy są zamknięte oraz czy istnieją ograniczenia prędkości jazd manewrowych wynikające ze stanu torów, rozjazdów itp.,
 - 8) czy w okresie zimowym materiały i urządzenia przeznaczone do akcji odśnieżnej znajdują się na miejscu ich użytkowania w dostatecznej ilości, a szczególnie:
 - a) piasek, żużel lub popiół do posypywania ścieżek i dróg w rejonach manewrowych,
 - b) schodów zewnętrznych itp.,
 - c) łopaty, miotły, szczotki stalowe, skrobaczki, drągi,
 - d) piecyki, pochodnie oraz aparaty do podgrzewania i odmrażania zwrotnic, sprzęgów z odpowiednim zapasem paliwa,
 - 9) czy w porze ciemnej teren jest odpowiednio oświetlony.
2. Zauważone nieprawidłowości należy usuwać we własnym zakresie, a w razie niemożności niezwłocznie powiadomić o tym przełożonego oraz w razie potrzeby także pracowników innych jednostek organizacyjnych.
 3. W okresie trudnych warunków atmosferycznych, spowodowanych zimą, postępować należy zgodnie z wytycznymi organizacji pracy stacji w warunkach zimowych oraz w czasie pracy sprzętu odśnieżnego.
 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. Podczas wykonywania manewrów, nadzorujący manewry powinien sprawdzać, czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji, regulaminem technicznym, planem obsługi stacji, wydanymi poleceniami, a w razie zauważenia nieprawidłowości - niezwłocznie je eliminować.
 6. Nadzorujący manewry odpowiada, w zakresie ustalonym regulaminem technicznym za przepisowe, bezpieczne i terminowe wykonanie pracy manewrowej.

§ 8.

Obowiązki kierownika manewrów

1. Manewry mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje tj. kierownika manewrów.
2. Kierownik manewrów wykonuje manewry przy użyciu jednej lokomotywy i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej w przydzielonym rejonie manewrowym. W przypadkach wyjątkowych mogą być użyte dwie lokomotywy.
3. Jeżeli taka organizacja pracy ma charakter stały, powinno to być wskazane w regulaminie technicznym.
4. 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 pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników, podróżnych i osób postronnych.

5. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:

1) z włączonym hamulcem zespolonym:

- a) przestawiać próżne składy pasażerskie - wagony silnikowe lub zespoły trakcyjne zajęte przez podróżnych powinny być w czasie przestawiania ich na tory odjazdowe lub w celu zmiany kierunku jazdy prowadzone przez maszynistę z przedniej kabiny patrząc w kierunku jazdy,
- b) wyciągać bez zmiany kierunku jazdy składy pociągów towarowych z torów przyjazdowych na tory wyciągowe, z torów kierunkowych na tory odjazdowe itp.,
- c) przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe nie przekraczające 60 osi,
- d) w przypadku przestawiania składów pociągowych lub 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.

2) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego grupy wagonów nie przekraczające 8 osi,

3) przemieszczać wagony w obrębie podciągarki wagonów w ilości określonej w regulaminie technicznym (regulaminie pracy bocznicy kolejowej). Podstawianie pod perony próżnych składów pociągów pasażerskich prowadzonych z przedniej kabiny patrząc w kierunku jazdy, może się odbywać bez pilotowania.

6. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:

- 1) zgłosić swoją obecność nadzorującemu manewry,
- 2) przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez poprzednią zmianę,
- 3) zapoznać się z poleceniami nadzorującego manewry i operatywnym planem pracy manewrowej,
- 4) sprawdzić skład drużyny manewrowej i trakcyjnej, przepisowe ubranie pracowników i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan sprawności drużyny manewrowej i trakcyjnej,
- 5) dokonać podziału czynności między manewrowych,
- 6) sprawdzić osygnalizowanie,
- 7) wyposażenie lokomotywy w sprzęt ochrony osobistej w przypadku wykonywania manewrów wagonami z towarami niebezpiecznymi,

- 8) zapoznać się ze stanem zajętości torów w przydzielonym rejonie manewrowym oraz sprawdzić, które tory są zamknięte,
 - 9) sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem oraz umieszczenie pojazdów kolejowych w granicach ukresów,
 - 10) ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z towarem niebezpiecznym, z przesuniętym ładunkiem, wykolejonych, uszkodzonych), przetrzymanych, z pilnym ładunkiem - na dużych stacjach sprawdzanie rejonu manewrowego kierownik manewrów może powierzyć imiennie manewrowym,
 - 11) sprawdzić stan i ilość używanych przy manewrach urządzeń łączności oraz oświetlenia,
 - 12) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan pracy manewrowej i zapoznać z nim: drużynę trakcyjną, pracowników drużyny manewrowej i obsługujących urządzenia nastawcze i hamulcowe oraz sprawdzić, czy nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdów kolejowych.
7. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
- 1) kierowanie rozrządzaniem i zestawianiem pociągów,
 - 2) obsługa punktów ładunkowych i bocznicy, a w przypadku braku wyznaczonych pracowników także przyjmowanie i zdawanie wagonów - stosownie do ustaleń regulaminu technicznego,
 - 3) współpraca z pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów,
 - 4) w razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast nadzorującemu manewry, podając krótką informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia uprawnionego pracownika lub w jego zastępstwie dyżurnego ruchu, wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem; pracę manewrową można wznowić na polecenie uprawnionego pracownika przekazane osobiście lub w jego zastępstwie przez dyżurnego ruchu, sprawdzenie prawidłowości oświetlenia terenu w porze ciemnej, prowadzenie raportu z wykonanej pracy manewrowej.
8. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
- 1) posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - 2) prawidłowe działanie zwrotnic,
 - 3) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
9. Składy pociągów należy pozostawiać w stanie ściśniętych sprężyn zderzakowych. W tym celu przed odjazdem pojazdu trakcyjnego należy zahamować hamulec ręczny w ostatnim

pojeździe kolejowym, ścisnąć skład oraz zahamować hamulcem ręcznym najbliższy pojazd kolejowy od pojazdu trakcyjnego.

10. Do obsługi torów i bocznic ze zwrotnicami przestawianymi przez drużynę manewrową należy zabierać sprzęt do usuwania śniegu i lodu. Przed jazdą przez przejazd (przejścia) należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
11. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
12. Przy przekazywaniu dyżuru następnej zmianie należy ją powiadomić o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie technicznym.
13. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu technicznego.
14. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynności przez szkolonego może odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem kierownika manewrów. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny być mu uprzednio pokazane, ze zwróceniem uwagi na grożące niebezpieczeństwa w razie niezastosowania się do wskazówek.

§ 9.

Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - 1) rozprzęganie i sprzęganie taboru kolejowego,
 - 2) przestawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - 3) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - 4) zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem,
 - 5) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - 1) zgłosić się u kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi,
 - 2) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - a) które tory są wolne,
 - b) jaki jest stan zapełnienia każdego toru,
 - c) czy pojazdy kolejowe są dopchnięte i połączone sprzęgami,
 - d) czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - e) czy pod kołami pojazdów kolejowych nie ma przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,

- f) czy na torach nie znajduje się pojazd kolejowy wykołowany, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub pojazdy kolejowe wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
- g) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów,
- h) czy przejazdy kolejowe są wolne od pojazdów kolejowych, w żłobkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
- i) czy oświetlenie działa należycie,
- j) czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych.

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

3. Zwrotnice obsługiwane ręcznie przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi. Położenie przeciwwagi z białym półkolem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy.
4. Po odpowiednim nastawieniu zwrotnic i wykolejnic lub sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, pracownicy powinni dać sygnał "Do mnie" lub "Ode mnie". Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
5. Przy przestawianiu zwrotnicy (wykolejnicy), pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica), następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnię taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy (wykolejnicy) tuż przed zbliżającym się pojazdem kolejowym.
6. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla rozrządzanych pojazdów kolejowych są odpowiednio nastawione, a pojazd kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
7. W czasie wykonywania manewrów, manewrowi powinni znajdować się z tej strony manewrującego składu, po której znajduje się kierownik manewrów, aby mogli się zawsze nawzajem widzieć.
8. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - 1) przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
 - 2) gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - 3) celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
9. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.

10. Manewrowy lub inny uprawniony pracownik może być wyznaczony przez kierownika manewrów do wykonywania następujących czynności przygotowawczych związanych z rozrządzaniem składów:

- 1) luzowania odpręgów,
- 2) rozłączania odpręgów,
- 3) obsady hamulca ręcznego.

11. Luzowania odpręgów dokonuje się pomiędzy wagonami według wskazań kierownika manewrów. Należy zachować następującą kolejność czynności przy luzowaniu odpręgów:

- 1) zamknąć kurki przewodu głównego i zasilającego, a po upewnieniu się, że powietrze zeszło z przewodu - rozłączyć sprzęgi hamulcowe i założyć każdy z nich na wspornik,
- 2) rozkręcić sprzęgi śrubowe na długość umożliwiającą zrzucenie ich z haka za pomocą drążka,
- 3) w przypadku, jeśli rozkręcenie sprzęgów jest niemożliwe nawet przy użyciu rurki, należy powiadomić o tym rewidenta taboru lub maszynistę lokomotywy manewrowej,
- 4) w okresie zimowym w przypadku zamarznięcia, sprzęg powinien być podgrzany lampą lutowniczą lub pochodnią, a jeżeli nie odniesie to skutku, wówczas należy wezwać rewidenta taboru lub maszynistę lokomotywy manewrowej z żądaniem uruchomienia sprzęgu (nie należy podgrzewać sprzęgu przy wagonie, do którego ze względu na rodzaj ładunku nie wolno zbliżać się z otwartym ogniem),
- 5) podczas luzowania należy zwracać uwagę, czy:
 - a) odpręgi nie są zahamowane hamulcem ręcznym lub hamulcem zespolonym, a gdy zachodzi potrzeba, odhamować wagony,
 - b) z pojazdów kolejowych lub ładunku nie wystają poza skrajnię przedmioty mogące zagrażać bezpieczeństwu ludzi,
 - c) przy wychodzeniu pomiędzy pojazdów kolejowych nie zbliża się po sąsiednim torze inny pojazd kolejowy.

12. Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:

- 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono pojazdów kolejowych poza ukresami torów,
- 2) zabezpieczyć pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem przez zahamowanie ich hamulcem ręcznym,
- 3) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki.

Wykonanie powyższych czynności należy zgłosić kierownikowi manewrów.

13. 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 zapobieżenia wypadkowi.

§ 10.

Obowiązki drużyny trakcyjnej

1. Drużyna trakcyjna powinna obserwować:
 - 1) sygnały i wskaźniki oraz ściśle się do nich stosować,
 - 2) prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, obrotnic, przesuwnic itp.,
 - 3) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzi na torze, podniesionych hamulców torowych, obniżonej lub oberwanej sieci trakcyjnej, nałożonych wykolejnic na tor itp.),
 - 4) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości ruch pojazdów po sąsiednich torach.
2. Drużyna trakcyjna powinna wiedzieć, kto jest kierownikiem manewrów. Wykonywać manewry na jego polecenie, gdy nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i pojazdów kolejowych.
3. Drużyna trakcyjna powinna odmówić wykonania polecenia, jeżeli nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał lub polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
4. Podczas manewrowania drużyna trakcyjna powinna znajdować się w pełnym składzie na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika drużyny trakcyjnej.
5. Obsadę lokomotyw manewrowych ustala przewoźnik stosownie do warunków technicznych i organizacyjnych w rejonie pracy lokomotywy, co powinno być określone w regulaminie technicznym.
6. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie spalinowej lub po opuszczeniu pantografu w lokomotywie elektrycznej, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
7. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
8. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
9. Podczas jazd manewrowych przez przejazdy kolejowe (przejścia), miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał "Baczność".
10. Przy manewrach wagonem silnikowym, lokomotywą dwukabinową lub zespołem trakcyjnym, maszynista powinien zająć czołową kabinę sterowniczą. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotywą dwukabinową - w takim przypadku maszynista powinien zająć miejsce w tej kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drużyny manewrowej.

ROZDZIAŁ II

TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW

§ 11.

Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach

1. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.
2. Przed rozpoczęciem manewrowania należy sprawdzić skład manewrowy, a następnie odhamować pojazdy.
3. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru kolejowego wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spomiędzy wagonów.
4. Przy wykonywaniu manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku - w miarę możliwości - od strony spadku. Wyjątkowo podczas manewrów wykonywanych na pochyleniu nie większym niż 2,5‰, pojazd trakcyjny może znajdować się między przetaczanymi wagonami.
5. W czasie manewrowania na torze głównym o pochyleniu większym niż 2,5‰, pojazd trakcyjny powinien znajdować się od strony spadku. Jeżeli jest to niemożliwe - prędkość jazdy należy zmniejszyć do 15 km/h, wszystkie wagony składu manewrowego należy włączyć do hamulca zespolonego, przy czym co najmniej 1 wagon na każde 10 oraz pierwszy od strony spadku, muszą mieć czynny hamulec.
6. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą.
7. W czasie jazdy wagony pchane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym. Odstępstwa dopuszczalne są tylko podczas dopychania wagonów na torach kierunkowych, jeżeli regulamin techniczny nie stanowi inaczej.
8. Przed rozpoczęciem manewrowania należy odhamować tabor.
9. Przed jazdą manewrową z wagonami wyposażonymi w urządzenia centralnego zamykania drzwi z możliwością zwolnienia blokady przy każdych drzwiach oddzielnie, należy przełączyć kluczem konduktorskim wyłącznik blokowania drzwi w pozycję "0 - jazda manewrowa". Po wykonaniu manewrów, wyłącznik blokowania drzwi należy przełączyć w pozycję "1 - jazda pociągowa".
10. Drogi przebiegu dla manewrów na żądanie kierownika manewrów nastawia pracownik obsługujący zwrotnice w okręgu nastawczym. Tam, gdzie zwrotnic nie obsługuje posterunek nastawczy, należy wskazać w regulaminie technicznym, kto i które zwrotnice obsługuje. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.

Wszystkie zmiany wymagają wstrzymania rozrządzania, którego wznowienie może się odbyć po omówieniu zmian z zainteresowanymi pracownikami.

Drogi przebiegu dla jazd niepilotowanych pojazdów trakcyjnych nastawia na żądanie prowadzącego pojazd, pracownik wyznaczony regulaminem technicznym obsługujący urządzenia SRK w danym okręgu nastawczym. Pracownik ten pełni wówczas obowiązki kierownika manewrów.

11. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice i wykolejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy. Nie dotyczy to przebiegowego nastawiania zwrotnic i wykolejnic.
12. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać tego pojazdu. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, gdy pracownik obsługujący zwrotnice stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.
13. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego, o ile nastawianie drogi przebiegu dla manewrów zostało powierzone drużynie manewrowej, ponosi pełną odpowiedzialność za ich właściwe wykonanie.
14. Jazda manewrowa do sąsiedniego rejonu manewrowego, bez wjeżdżania w sąsiedni okręg nastawczy dozwolona jest po uzyskaniu zgody kierownika manewrów sąsiedniego rejonu.
15. Jazda manewrowa do sąsiedniego rejonu manewrowego, z wjazdem w sąsiedni okręg nastawczy dozwolona jest po porozumieniu się z kierownikiem manewrów sąsiedniego rejonu i po uzyskaniu zgody pracownika posterunku nastawczego okręgu, do którego ma się odbyć jazda manewrowa. Zgodę tę, kierownik manewrów może uzyskać również za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnice własnego okręgu nastawczego. Pozwolenie to obowiązuje do:
 - 1) najbliższego sygnalizatora sąsiedniego okręgu nastawczego ważnego dla tej jazdy,
 - 2) ukresu najbliższego rozjazdu, skrzyżowania torów - przy braku sygnalizatora dla tej jazdy,
 - 3) wykolejnicy sąsiedniego okręgu nastawczego.
16. Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to manewry w tym rejonie mogą być wykonane bez uzgodnienia do najbliższego sygnalizatora ważnego dla tych jazd manewrowych, a jeżeli takiego sygnalizatora nie ma - do ukresu najbliższej zwrotnicy lub skrzyżowania torów. Manewry należy prowadzić ostrożnie, a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody pojazdy kolejowe mogły być

niezwłocznie zatrzymane. Dalsza jazda może się odbywać po uzyskaniu zgody pracownika nastawiającego drogi przebiegu w tym okręgu nastawczym.

17. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu drogi przebiegu dla manewru, pracownik posterunku nastawczego daje zezwolenie na jazdę za pomocą sygnału na sygnalizatorze. Jeżeli nie ma sygnalizatora, wówczas pracownik posterunku nastawczego pozwolenie to daje za pomocą sygnałów "Do mnie" lub "Ode mnie". Pozwolenie może być dane również za pomocą urządzeń łączności w przypadku uszkodzenia sygnalizatora lub jego braku.
18. O otrzymaniu pozwolenia ustnego lub za pomocą środków łączności na przejazd składu manewrowego obok sygnalizatora, na którym nie można nastawić sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien powiadomić maszynistę.
19. Gdyby odebranie sygnału "Do mnie" lub "Ode mnie" było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni odpowiedniego sygnału, sygnał ten można zastąpić słowami: "Lok nr lub skład manewrowy jechać w kierunku", przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.
20. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie. Po minięciu sygnalizatora przez manewrujące pojazdy kolejowe, należy go nastawić na sygnał zabraniający jazdy manewrowej. Lokomotywy przepuszczane jednocześnie na ten sam sygnał na sygnalizatorze powinny być sprzęgnięte.
21. Jeżeli zwrotnice w przebiegach manewrowych nie są scentralizowane lub nie są zamykane w przebiegu za pomocą urządzeń SRK, wówczas w regulaminie technicznym można przewidzieć, że po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem obsługującym zwrotnice na czas rozrządzania taboru nie jest wymagane dawanie zezwolenia przez pracownika obsługującego zwrotnice dla każdego przebiegu oddzielnie.
22. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spośród wagonów.
23. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.
24. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób zwięzły, zrozumiały i wyraźny, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości. W przypadku niejasności - na żądanie odbierającego - polecenia lub informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.
25. Polecenia wydane za pomocą megafonu powinny być poprzedzone nazwą odbiorcy, do którego są kierowane i podane dwukrotnie przez wydającego polecenie. Zabrania się

wydawania poleceń za pomocą megafonu dla jazd manewrowych w kierunku szlaku. Przed wydaniem polecenia za pomocą radiotelefonu należy najpierw wywołać odbiorcę polecenia, a po jego zgłoszeniu się i ustaleniu, że zgłosił się właściwy odbiorca, należy wydać polecenie. Treść polecenia musi być powtórzona przez odbierającego.

26. Przed daniem sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy pracownik obsługujący zwrotnice albo manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz czy nie ma przeszkód dla uruchomienia taboru (zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.). Odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukresu, kierownik manewrów może zlecić manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosić w sposób uprzednio ustalony. Polecenie jazdy manewrowej daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów. Jeżeli drużyna trakcyjna nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnał ten przekazywany jest za pośrednictwem manewrowych.
27. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie składu manewrowego, po której znajduje się stanowisko maszynisty lokomotywy manewrowej. Jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku. Jeżeli sygnały manewrowe dawane są wyjątkowo po stronie pomocnika maszynisty lokomotywy manewrowej, to powinien on natychmiast powiadomić maszynistę o podawanych sygnałach.
28. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazać maszyniście sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się, w warunkach określonych w regulaminie technicznym, możliwość przekazania ich przez radiotelefon.
29. Podczas wykonywania manewrów kierownik manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, jego drogę przebiegu, pracowników drużyny manewrowej oraz mógł porozumiewać się sygnałami zarówno z nimi jak i pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego taboru i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym powinien znajdować się pracownik, który powinien obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał "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 taboru w celu sprzęgnięcia, przy czole stojącego taboru, powinien znajdować się pracownik i oświetlać latarką stojący tabor.

Ponadto, pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgania oraz ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprzęganiu taboru.

30. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania pojazdów kolejowych poza ukresami torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie technicznym.
31. Kierownik manewrów powinien zastosować się niezwłocznie do polecenia pracownika posterunku nastawczego dotyczącego: przerywania manewrów, zwolnienia toru albo nie zajmowania toru. Wykonanie polecenia należy zgłosić wydającemu to polecenie.
32. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych w związku z czym, należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, pojazdów kolejowych i ładunku. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków. Prędkość jazdy manewrowych nie może przekraczać 25 km/h, z wyjątkiem następujących przypadków:
 - 1) 40 km/h - przy jeździe pojazdu kolejowego z napędem luzem lub składu manewrowego, gdy pojazdy są ciągnięte po torze wolnym, o czym prowadzący pojazdy kolejowy został powiadomiony, z wyjątkiem jazdy po rozjazdach,
 - 2) 10 km/h - przy wykonywaniu manewrów z wagonami zajętymi przez podróżnych, z towarem niebezpiecznym, z wyjątkiem oznaczonych nalepkami nr 8, 15 według RID oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego, dla których obowiązują prędkości mniejsze, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkimi o masie powyżej 60 ton w jednej sztuce po uprzednim zawiadomieniu maszynisty przez kierownika manewrów.

Prędkość ta nie dotyczy wagonów zajętych przez podróżnych, jeżeli przetaczanie odbywa się po zabezpieczonej drodze przebiegu.
 - 3) 5 km/h - jeżeli regulamin techniczny nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości:
 - a) przy przetaczaniu wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym oznaczonym nalepką ostrzegawczą nr 8 lub nr 15 według RID oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego,
 - b) przy jeździe składu manewrowego pojazdami kolejowymi naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym,
 - c) przy przetaczaniu pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym.
 - 4) 3 km/h:
 - a) na sygnał na tarczy rozrządowej "Pchać powoli",
 - b) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,

c) przy przetaczaniu taboru za pomocą urządzeń mechanicznych.

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

33. Jazdy manewrowe pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego oraz pojazdów trakcyjnych bez doczepionego taboru lub ciągnących nie więcej niż cztery wagony towarowe albo dwa wagony pasażerskie bez podróźnych oraz próżnych składów złożonych z zespołów trakcyjnych i przejazd składów pociągowych z torów przyjazdowych do innego rejonu stacji oraz z torów kierunkowych na tory odjazdowe mogą odbywać się bez pilotowania przez drużynę manewrową. Jazda manewrowa lokomotywy pchającej dwa wagony towarowe albo jeden wagon pasażerski bez podróźnych może odbywać się bez pilotowania, gdy drużyna trakcyjna jest dwuosobowa. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie w zależności od warunków miejscowych należy ująć w regulaminie technicznym.

§ 12.

Hamowanie pojazdów

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

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

> 8‰ do 10‰	5	5
> 10‰	3	3

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.

Wagony z uszkodzonym lub nieczynnym hamulcem zespolonym powinny być oznaczone odpowiednią nalepką. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem wagonów 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). Jeżeli przed ładownymi wagonami z ławami pokrętnymi połączonymi ze sobą rozwarą lub samym ładunkiem znajdują się inne wagony, to popychanie takiej grupy jest zabronione. Wagony załadowane w ten sposób należy dosuwać oddzielnie z dużą ostrożnością.

4. Przed zatrudnieniem przy obsłudze hamulców torowych, każdy pracownik powinien być uprzednio zapoznany z instrukcją ich obsługi, co powinno zostać potwierdzone autoryzacją.

§ 13.

Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową. Wagony znajdujące się w odprzegu powinny być sprzęgnięte ze sobą.
2. 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 pojazdy kolejowe lub wyjście spomiędzy pojazdów kolejowych może nastąpić, gdy pojazdy kolejowe nie są w ruchu.
3. Zabrania się rozprzęgania drążkiem taboru będącego w ruchu przy prędkości przekraczającej 5 km/h, jeżeli regulamin techniczny nie ustala prędkości mniejszej oraz

na rozjazdach, przejazdach i w innych miejscach, gdzie istnieje możliwość potknięcia się pracownika.

4. Przy wchodzeniu pomiędzy pojazdy kolejowe dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia pojazdów kolejowych 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 manewrów). Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
6. Przy łączeniu taboru w składzie pociągu należy wykonywać kolejno następujące czynności:
 - 1) założyć na hak sprzęg ciągłowy i odpowiednio go skrócić,
 - 2) połączyć sprzęgi hamulcowe i zasilające,
 - 3) połączyć sprzęgi ogrzewcze i połączenie elektryczne,
 - 4) otworzyć kurki powietrzne i ogrzewcze.

Przy rozłączaniu taboru czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego, a po tym w parowym przewodzie ogrzewczym kurek od strony źródła ogrzewania. Rozłączone sprzęgi hamulcowe i ogrzewcze należy założyć na wsporniki. Zamykanie kurków przewodu głównego, zasilającego, ogrzewczego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu pojazdów kolejowych.

7. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu wykonuje:
 - 1) pomocnik maszynisty - przy dwuosobowej obsadzie pojazdu trakcyjnego,
 - 2) maszynista - w pociągach towarowych z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego,
 - 3) pracownik wyznaczony regulaminem technicznym - w pociągach pasażerskich z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego,

Maszynista w każdym przypadku odpowiedzialny jest za należyte sprzęgnięcie obsługiwanego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu oraz za otwarcie kurków przewodu hamulcowego, ogrzewczego między pojazdem trakcyjnym i składem.

Po dojeździe pojazdu trakcyjnego do przygotowanego składu pociągu, należy w pojeździe trakcyjnym usunąć wodę i zanieczyszczenia z przewodów powietrznych - zgodnie z postanowieniami instrukcji dotyczącej hamulców taboru kolejowego.

8. Rewident taboru lub inny wyznaczony regulaminem technicznym pracownik łączy i rozłącza pomiędzy wagonami sprzęgi ogrzewcze (parowe i elektryczne), sprzęgi oświetleniowe, sprzęgi zasilające, przewody łączności radiofonicznej, harmonie wagonowe oraz podnosi i zabezpiecza mostki. Sprzęgi ogrzewania elektrycznego między

pojazdem trakcyjnym, a składem pociągu łączy uprawniony pracownik (rewident taboru przeszkolony do wykonywania tych czynności lub elektromonter). Na stacjach, na których nie ma w/w pracowników sprzęgi ogrzewania elektrycznego między pojazdem trakcyjnym, a składem pociągu łączy pomocnik maszynisty ubezpieczany przez maszynistę, a w przypadku jednoosobowej obsady pojazdu trakcyjnego - maszynista po zahamowaniu pojazdu ubezpieczany przez kierownika pociągu. Przy łączeniu i rozłączaniu sprzęgów ogrzewania elektrycznego należy przestrzegać warunków bezpieczeństwa.

9. Na stacjach, na których nie ma pracowników wyznaczonych, a drużyna konduktorska składa się z kobiet, czynności wymienione w ust. 7 i 8 w przypadku jednoosobowej obsady pojazdu trakcyjnego wykonuje uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego.
10. Przy sprzęganiu pojazdów kolejowych należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu. 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 łączonego pojazdu kolejowego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzegającego pojazdy kolejowy.
11. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy pojazdami kolejowymi, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem pojazdów kolejowych.
12. Sprzęgi pojazdów kolejowych nieużyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej niż 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nieużyte do połączenia pojazdów kolejowych należy założyć na haki zarzutowe.
13. Sprzęganie pojazdów kolejowych należy wykonywać w następujący sposób:
 - 1) tarcze zderzakowe powinny być lekko naciśnięte tj. od momentu styku zderzaków wykonać od jednego do maksimum dwóch obrotów śruby sprzęgu, przy sprzęganiu:
 - a) wagonów osobowych w pociągach pasażerskich,
 - b) wagonów towarowych połączonych wspólnym ładunkiem,
 - c) pociągów towarowych kursujących z prędkością ponad 70 km/h,
 - d) w pociągach mieszanych wagonu osobowego z pierwszym wagonem towarowym oraz wagonów osobowych między sobą,
 - e) wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym oznaczonym nalepkami nr 1, 1.4, 1.5, 1.6 wg RID między sobą i z wagonami sąsiednimi,
 - f) czynnego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu pasażerskiego,

- 2) tarcze zderzakowe powinny stykać się ze sobą tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby, przy sprzęganiu:
 - a) wagonów w pociągach towarowych kursujących z prędkością do 70 km/h (z wyjątkiem wagonów połączonych wspólnym ładunkiem - pkt 1 lit. b),
 - b) w pociągach mieszanych wagonów towarowych między sobą (z wyjątkiem pierwszego wagonu towarowego sprzęgniętego w wagonem osobowym - pkt 1 lit. d),
 - c) czynnego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu towarowego.Należy przy tym przestrzegać, aby różnica wysokości między środkami dwóch sąsiednich zderzaków sprzęgniętego ze sobą taboru nie przekraczała 125 mm przy wagonach w pociągach towarowych i 85 mm przy wagonach w pociągach pasażerskich.
14. Przy łączeniu odpręgów na torach kierunkowych (w zestawionym składzie pociągu lub składzie przeznaczonym do dalszej pracy manewrowej) należy zahamować ostatni wagon hamulcem ręcznym, ścisnąć lekko skład przy użyciu lokomotywy manewrowej, a następnie w czasie postoju dokonać kolejnego łączenia odpręgów zgodnie z ust. 13. Do łączenia odpręgów i ewentualnego skręcania składu oraz łączenia sprzęgów hamulcowych może być zatrudnionych jednocześnie kilku pracowników. Przed uruchomieniem taboru kolejowego kierownik manewrów powinien upewnić się, czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy łączeniu wyszli spomiędzy wagonów.
15. Sprzęgania wagonów wyposażonych w sprzęg samoczynny lub wagonów wyposażonych w sprzęg samoczynny z wagonami posiadającymi sprzęg śrubowy, należy dokonywać w oparciu o postanowienia odrębnych instrukcji.

§ 14.

Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem

1. Pojazdy kolejowe, niebędące w ruchu, należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
 - 1) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru przekracza 2,5‰, wieje silny wiatr itp,
 - 2) po ukończeniu manewrów.
2. Pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresu, przejazdu (przejścia) lub innego miejsca, które powinno być wolne od pojazdów kolejowych, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na ewentualne przesunięcia się odstawionych pojazdów kolejowych, wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych lub uderzenia przez inne pojazdy kolejowe.
3. Zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie, a mianowicie:

- 1) stojące pojazdy kolejowe należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze itp.); pojazdy kolejowe w grupie powinien być sprzęgnięty ze sobą,
- 2) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - a) jeden pojazd kolejowy - gdy grupa połączonych pojazdów nie przekracza 10 pojazdów,
 - b) dwa skrajne pojazdy kolejowe - gdy grupa połączonych pojazdów przekracza 10 pojazdów;

Pojazd kolejowy oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym.

4. Sposób zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy określić w regulaminie technicznym.
5. Za odpowiednie zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest manewrowy lub inny pracownik wyznaczony przez kierownika manewrów. Odstawione pojazdy kolejowe przed odczepieniem 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 bocznicy, obowiązek zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów przy użyciu dostępnych środków używanych do tego celu przez użytkownika bocznicy.

6. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnice i inne urządzenia zabezpieczające pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

§ 15.

Manewry na torach głównych

1. Manewry na torach głównych mogą odbywać się tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego.
2. Manewry na torze, po którym ma jechać pociąg, należy przerwać i z toru tego usunąć pojazdy kolejowe. Wydanie polecenia kierownikowi manewrów na przerwanie manewrów i dopilnowanie jego wykonania należy do obowiązków pracownika posterunku nastawczego, w którego okręgu odbywają się manewry.
Przerwanie manewrów przed jazdą pociągu powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem, wskazanym w regulaminie technicznym.
Manewry należy przerwać po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu dla pociągu albo na wcześniejsze polecenie dyżurnego ruchu.
Manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane w miejscu niezagrożającym kolizją z jazdą pociągu, odpowiednie sygnały wskazują zakaz manewrowania, a kierownik manewrów zgłosił, że manewry zostały przerwane.
3. Jeżeli przygotowano drogę przebiegu dla pociągu, manewry na torach łączących się z torem, po którym ma odbywać się jazda pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami lub sygnalizatorami zabraniającymi jazd manewrowych. Jeżeli pewne ruchy manewrowe zagrażałyby jadącemu pociągowi, nie należy wykonywać tych ruchów. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie powinny być ujęte w regulaminie technicznym.
4. Jazda manewrowa na szlak poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika tego nie ma – ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) odbywająca się w kierunku:
 - 1) szlaku jednotorowego,
 - 2) toru lewego szlaku dwutorowego,
 - 3) toru prawego szlaku dwutorowego, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy, dozwolona jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu przekazanym rozkazem S, z określeniem numeru toru szlakowego, kilometra na szlaku, do którego może odbyć się jazda manewrowa, godziny powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd na stację. Rozkaz ten może być wykorzystany do wielokrotnych jazd, w czasie poprzedzającym godzinę powrotu określoną w rozkazie.Dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia zobowiązany jest wyjazd taki uzgodnić z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.
5. Na tor prawy (w kierunku zasadniczym) szlaku dwutorowego, gdy po tym torze prowadzi się ruch jednokierunkowy w kierunku zasadniczym, jazda składu manewrowego poza

wskaźnik oznaczający granice przetaczania lub poza granicę stacji, gdy takiego wskaźnika nie ma może odbyć się po otrzymaniu przez kierownika manewrów, ustnego zezwolenia dyżurnego ruchu, przekazanego bezpośrednio lub za pomocą urządzeń łączności. Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie żaden pociąg (bocznikowy, popychacz od pociągu itp.). Jeżeli jest to możliwe należy obsłużyć urządzenia SRK, przed daniem zezwolenia pracownicy wykonujący manewry powinni zostać poinformowani przez kierownika manewrów o planie i sposobie wykonania zamierzonej pracy.

6. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może się odbywać tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności (co najmniej 400 m), w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10 ‰.
7. Dozwolony przez dyżurnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym, jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym musi być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dyżurny ruchu nie zarządził wcześniejszego przerwania manewrów i opróżnienia toru.
8. Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna się odbywać tylko na odległość niezbędną dla wykonania manewru, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub najbliższego semafora odstępowego blokady samoczynnej.
9. Polecenie przerwania manewrów i opróżnienie toru wydane przez dyżurnego ruchu dysponującego lub w jego zastępstwie przez nastawniczego (zwrotniczego) powinno być niezwłocznie wykonane.

§ 16.

Manewry przez przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych

1. Manewry przez przejazdy i przejścia wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatek. Jeżeli przejazdy i przejścia nie są chronione rogatekami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:
 - 1) należy zatrzymać pojazdy drogowe,
 - 2) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h,
 - 3) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy,
 - 4) w razie pchania taboru, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
2. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut.

Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji.

3. W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy i przejścia należy umieścić w regulaminie technicznym.

§ 17.

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

1. Podczas manewrowania wagonami z ludźmi lub w pobliżu których, pracują ludzie załadowanych zwierzętami lub towarem ulegającym przesunięciu, wagonów z przekroczoną skrajnią oraz wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym i oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi należy zachować szczególną ostrożność.
2. W wagonach z materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałem wybuchowym oraz zapalnymi ani w pobliżu takich wagonów nie wolno palić tytoniu, rozpalać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym płomieniem, światłem karbidowym, naftowym i innym wytwarzającym ciepło.
3. Jeżeli bezpośrednio przed lub za parowozem znajdują się niezakryte ładunki łatwopalne jak siano, słoma, karpina itp., to kierownik manewrów powinien na to zwrócić uwagę maszyniście dla zachowania szczególnej ostrożności i niedopuszczenia do powstawania iskrzenia.
4. Przed rozpoczęciem manewrowania z ładunkiem wybuchowym i łatwopalnym lub innym ładunkiem niebezpiecznym należy przekonać się:
 - 1) czy okna w wagonach krytych, pokrywy, zawory, spusty i krany cystern są szczelnie zamknięte,
 - 2) czy z wagonów krytych lub cystern nie ma usypów lub wycieków.
5. O manewrowaniu z towarem niebezpiecznym, kierownik manewrów powinien uprzedzić drużynę trakcyjną i manewrowych wykonujących manewry z tym towarem.
6. Przy wagonach z ładunkiem materiałów wybuchowych lub łatwopalnych zabrania się podgrzewania zamrożonych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
7. Wagony załadowane przesyłkami przekraczającymi skrajnię ładunkową lub wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, powinny być obustronnie okartkowane odpowiednią nalepką.
8. Podczas manewrów z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni lub wyjątkowo ciężkimi należy zastosować szczególne środki ostrożności, jak np.

- zmniejszenie prędkości przetaczania (prędkość maksymalna 10 km/h), unikanie szarpania, nagłego hamowania itp.
9. 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.
 10. Za pojazdy kolejowe zagrażające wykolejeniem uważa się pojazdy, na których rewidentom taboru lub inni uprawnieni pracownicy umieścili nalepki określające niezdadność pojazdu do biegu na własnych kołach, a także pojazdy kolejowe nie zaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych pojazdu mogące spowodować wykolejenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, wideł maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie lub uszkodzenie zderzaków itp.). Jeżeli na nalepce zostały napisane uwagi odnoszące się do sposobu postępowania z pojazdem kolejowym uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.
 11. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych pracowników nalepek umieszczonych na taborze przez rewidentów taboru lub innych uprawnionych pracowników.
 12. Przy manewrowaniu wagonami zajętych przez ludzi kierownik manewrów powinien uprzedzić osoby znajdujące się w wagonach, dopilnować zamknięcia drzwi w wagonach osobowych lub zabezpieczenia od samoczynnego zamknięcia się drzwi w wagonach towarowych przez założenie haków, a manewry wykonywać ze szczególną ostrożnością unikając gwałtownych zmian prędkości.
 13. Przy podstawianiu próżnych składów pasażerskich pod perony, na których znajdują się podróżni mający zajmować miejsca w podstawianym składzie, należy podać za pomocą megafonu komunikat ostrzegający i nakazujący zachowanie ostrożności podczas podstawiania składu pociągu.

§ 18.

Przetaczanie pojazdów kolejowych bez użycia pojazdu kolejowego z napędem

1. Silnikowym pojazdem drogowym lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno manewrować tylko taką ilością pojazdów kolejowych i z taką prędkością, aby te pojazdy kolejowe w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
2. Prędkość manewrowania pojazdów kolejowych środkami wymienionymi w ust. 1 nie może przekraczać:
 - a) 5 km/h - drogowym pojazdem silnikowym,
 - b) 3 km/h - innymi środkami (urządzeniami mechanicznymi np. urządzeniami do podciągania, przesuwania, obracania itp.)

3. Przy przetaczaniu pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym, pojazd powinien znajdować się na zewnątrz toru.
4. Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia pojazdów kolejowych powinny mieć długość co najmniej 2,5 m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia pojazdów kolejowych, a umożliwiającą natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby.
5. Kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów ani manewrowego.
6. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być ze sobą sprzęgnięte.
7. Nie wolno uderzać odprężeniem w stojący tabor w celu jego uruchomienia.
8. Kierownik manewrów wykonujący manewry bez użycia pojazdu trakcyjnego powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony i przeegzaminowany w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami.
9. Inne osoby zatrudnione przy manewrach, kierownik manewrów powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć, a pracę ich nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, pojazdów i przesylek.
10. Warunki manewrowania za pomocą zdalnie sterowanej lokomotywy, podciągarek, dopycharek itp. urządzeń należy podać w regulaminie pracy miejsca, w którym używa się tych urządzeń.

§ 19.

Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych

1. Praca manewrowa przy obsłudze punktów ładunkowych powinna się odbywać na warunkach wskazanych w regulaminie technicznym.
2. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do pojazdów, przy których odbywają się czynności ładunkowe, kierownik manewrów powinien:
 - 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - 2) zażądać odsunięcia od składu manewrowego na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników wykonujących czynności ładunkowe; w wagonach mogą pozostawać tylko konwojenci przesylek i pracownicy wykonujący pracę (pracownicy pocztowi, wagonów restauracyjnych, sypialnych itp.), którzy nie są traktowani jako podróżni lub osoby postronne,

- 4) sprawdzić, czy pomiędzy rampą a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - 5) sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie pojazdu lub jego wykolejenie,
 - 6) sprawdzić, czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią budowli oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu pojazdów - należy przy tym mieć na uwadze, że składowanie obok toru dozwolone jest w odległości co najmniej:
 - a) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w pryzmach (węgiel, tłuczeń, kamienie, piasek itp.),
 - b) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte pod lit. a,
 - 7) upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są odpowiednio zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
3. Sprawdzenia wymienione w ust. 3 pkt 4, 5, 6 i 7 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
 4. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
 5. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
 6. W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawianego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.
 7. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo nieukończenia czynności ładunkowych (na torach ogólnego - użytku), należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
 8. Nie wolno dojeżdżać składem manewrowym do wagonów stojących na torach naprawczych bez uprzedniego stwierdzenia czy przy pojazdach nie pracują ludzie, czy pojazdy nie znajdują się na podnośnikach, czy sprzęt służący do naprawy usunięty jest poza skrajnią budowli oraz czy nie ma innych przeszkód do uruchomienia taboru.
 9. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.) kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu niezależnie od adnotacji uczynionych w wykazie zdawczym lub zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania.

10. Przy ważeniu wagonów na mechanicznych wagach wagonowych, wagon należy ustawić na pomoście (pomostach) w jednakowej odległości od końców pomostu w taki sposób, aby zderzaki nie stykały się ze zderzakami sąsiednich wagonów, a na wagach jednopomostowych, osie wagonu sąsiedniego nie najechały na pomost wagi. Powyższe zasady nie dotyczą ważenia wagonów na elektronicznych wagach wagonowych, umożliwiających ważenie wagonów w czasie przejazdu z określaną prędkością przez wagę. Sposób ważenia na takich wagach odbywa się zgodnie z dokumentacją wagi i powinien być określony w regulaminie technicznym.
11. Zabrania się ważenia wagonów na wagach wagonowych w następujących przypadkach:
- 1) jeżeli długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu,
 - 2) jeżeli masa brutto ważonego wagonu jest większa od maksymalnego udźwigu wagi.

ROZDZIAŁ III ZESTAWIANIE POCIĄGÓW

§ 20.

Ogólne zasady zestawiania pociągów

1. Składem pociągu jest razem zestawiony tabor, bez czynnego pojazdu trakcyjnego przygotowany do pociągu lub znajdujący się w pociągu.
2. Skład pociągu powinien odpowiadać następującym warunkom:
 - 1) w składzie powinny znajdować się tylko taki tabor, który odpowiada warunkom przewozu tym pociągiem,
 - 2) długość składu i jego masa nie mogą być większe niż ustalone dla danego pociągu kursującego na określonej linii kolejowej,
 - 3) tabor powinien być zdalny do ruchu - tabor uszkodzony może być włączany do pociągów jeżeli rodzaj uszkodzeń, według oznaczenia rewidenta taboru nie zagraża bezpieczeństwu ruchu,
 - 4) skład pociągu powinien być zestawiony zgodnie z planem zestawienia,
 - 5) rozmieszczenie wagonów z czynnymi hamulcami zespolonymi w składzie pociągu towarowego powinno być równomierne w stosunku do masy pociągu, przy czym:
 - a) w jednej grupie nie może być więcej niż 4 wagony 2-osiowe lub 2 wagony 4- (i więcej osiowe) mające tylko przewód główny lub hamulec wyłączony z działania,
 - b) w pociągu kursującym na odcinku o większym pochyleniu (pochylenie miarodajne większe od 15‰ na długości co najmniej 1000 m lub większe od 10‰ na długości większej niż 5 km), w jednej grupie nie może być więcej niż 2 wagony 2-osiowe lub 1 wagon 4 i więcej osiowy, mające tylko główny przewód powietrzny lub hamulec wyłączony z działania, a dwa ostatnie wagony muszą posiadać sprawnie działający hamulec zespolony,
 - 6) dwa ostatnie wagony - a przy zmianie kierunku jazdy - również dwa pierwsze, muszą mieć czynny hamulec zespolony,
 - 7) ostatni wagon powinien posiadać wsporniki do zakładania sygnału końca pociągu,
 - 8) tabor powinien być przepisowo sprzęgnięty,
 - 9) wagony w stanie próżnym powinny być czyste z wyjątkiem wagonów kierowanych do mycia lub dezynfekcji - wagony powinny być pozamykane i odpowiednio okartkowane,

- 10) drzwi wagonów powinny być zamknięte i zabezpieczone przed otwarciem - drzwi wagonów krytych w stanie próżnym wewnątrz mokrych, mogą być uchylone, lecz powinny być unieruchomione hakiem zarzutowym,
- 11) kłonicie wagonowe powinny być zabezpieczone przed wypadnięciem - kłonicie stalowe posiadające łańcuchy powinny być powiązane łańcuchami,
- 12) ładunek na wagonach niekrytych powinien być przepisowo załadowany, równomiernie rozmieszczony i umocowany zgodnie z wymogami,
- 13) wagony bez ław pokrętnych załadowane długimi szynami lub prętami stalowymi na dwóch lub więcej wagonach, należy włączać o ile jest to możliwe na koniec pociągu towarowego o prędkości do 65 km/h,
- 14) wagony spalinowe w stanie nieczynnym bez wagonów doczepnych lub z wagonami doczepnymi mogą być dopręgane tylko do końca pociągu;
- 15) warunki przewozu towarów niebezpiecznych, ich podział oraz oznaczanie wagonów specjalnymi nalepkami, określają: PKM – 10 "Instrukcja organizacji i postępowania przy przewożeniu towarów niebezpiecznych", "Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych" RID oraz Załącznik nr 2 do Umowy SMGS - "Przepisy o przewożeniu towarów niebezpiecznych",
- 16) niebezpieczne materiały zapalne w wagonach otwartych powinny być przykryte oponami.

§ 21.

Warunki włączania taboru kolejowego do pociągów

1. Do pociągów nie wolno włączać taboru z uszkodzeniami lub brakami, mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub ładunku.
2. Określenia przydatności taboru do ruchu dokonują rewidenty taboru, a tam gdzie ich nie ma - kierownik manewrów.
3. Kierownik manewrów dokonuje kwalifikacji taboru do ruchu na podstawie oględzin i sprawdzenia czy tabor nie posiada usterek widocznych bez dokonywania szczegółowych pomiarów i badań. Jeżeli kierownikowi manewrów nasuwają się wątpliwości co do przydatności taboru do ruchu, to powinien on zasięgnąć w tym względzie opinii maszynisty, która do czasu szczegółowego zbadania taboru przez rewidentów taboru jest obowiązująca.
4. Zabrania się włączania do pociągów taboru, jeżeli stwierdzono usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu, w szczególności:
 - 1) obłuzowanie obręczy na kole,
 - 2) pęknięcie obręczy, wieńca koła lub tarczy koła,

- 3) miejscowe wytarcie koła na powierzchni toczonej o długości ponad 60 mm i nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm,
- 4) pęknięcie ostoi, wózka, części zawieszenia, sprężyn nośnych (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub ułamanie wideł maźniczych lub zwór), luźne widły maźnic lub z brakiem nitów,
- 5) złamanie koziółka sprężyny nośnej (resora),
- 6) przesunięcie sprężyny nośnej (resora) lub pióra resora,
- 7) pęknięcie lub złamanie głównego pióra sprężyny nośnej,
- 8) nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie urządzenia sprzęgu samoczynnego, haka ciągowego, cięgła, sprzęgu śrubowego,
- 9) złamanie słupka narożnego,
- 10) złamanie lub pęknięcie poduszek pod zbiornikiem cysterny,
- 11) przesunięcie zbiornika cysterny,
- 12) przechylenie pudła wagonowego ponad 75 mm w wagonie towarowym i ponad 50 mm w wagonie osobowym,
- 13) uszkodzenie maźnicy powodujące wyciekanie smaru,
- 14) brak elementu zabezpieczającego zestawu kołowe (w kształcie litery "T") w wózkach typu 25 TN.

Stwierdzenie usterek wymienionych w pkt 3, 12 dokonuje się szacunkowo.

5. Zabrania się włączania do pociągu taboru:

- 1) po wykolejeniu lub taboru, który znajdując się w pociągu lub składzie manewrowym uległ wypadkowi, do czasu orzeczenia przez rewidenta taboru, maszynistę lub innego uprawnionego pracownika, o jego przydatności do ruchu,
- 2) z nalepkami o treści zakazującej włączenia go do pociągu,
- 3) załadowanego i zabezpieczonego niezgodnie z przepisami o ładowaniu wagonów towarowych,
- 4) bez oznaczenia daty dokonania rewizji okresowej, z wyjątkiem wagonów próbnych i przesyłanych z zakładów wytwórczych do jednostki macierzystej oraz wagonów osobowych przewoźników kolejowych innego państwa w komunikacji RIC,
- 5) z przekroczonym terminem rewizji okresowej, z wyjątkiem przypadków przewidzianych umowami międzynarodowymi,
- 6) z rozstawem sąsiednich osi wózków mniejszym niż 1,5 m z wyjątkiem wagonów z zagłębioną podłogą, żurawi kolejowych,
- 7) z brakiem lub uszkodzonymi plombami na ładownych wagonach krytych i specjalnych jak również na próżnych cysternach i chłodniach,
- 8) z widocznym brakiem zabezpieczenia przed samoczynnym otwarciem się klap przy wagonach krytych i cysternach,

- 9) z widocznymi śladami uszkodzenia wagonów ładownych mogących spowodować ubytek lub uszkodzenie przewożonego ładunku,
 - 10) z widocznym przesunięciem ładunku na wagonach niekrytych mogącym zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub ładunku.
6. Bez zezwolenia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. na przewóz, nie może być włączany do pociągu tabor:
 - 1) którego wymiary przekraczają skrajnię taboru,
 - 2) załadowany przesyłką, której wymiary przekraczają skrajnię ładunkową, przesyłką wyjątkowo ciężką (ponad 60 ton w jednej sztuce),
 - 3) którego nacisk osi na szyny lub obciążenie na metr bieżący toru są większe od dopuszczalnych na liniach kolejowych leżących na drodze przewozu,
 - 4) bez czynnego hamulca zespolonego.
 7. Do pociągu nie należy włączać taboru, którego prędkość dopuszczalna jest mniejsza od największej prędkości tego pociągu.
 8. Do pociągów towarowych w zależności od prędkości pociągu mogą być włączane:

pkt	Przy prędkości	Określenie wagonów dopuszczonych do kursowania w pociągach towarowych
1)	do 70 km/h	wagony towarowe nie oznaczone znakiem "S" lub "SS" na łożyskach ślizgowych,
2)	od 71 do 80 km/h	wagony towarowe nie oznaczone znakiem "S" lub "SS" na łożyskach tocznych,
3)	od 81 do 100 km/h	wagony towarowe oznaczone znakiem "S" lub "SS",
4)	od 101 do 120 km/h	wagony towarowe oznaczone znakiem "SS".

9. W komunikacji międzynarodowej mogą kursować tylko wagony ze znakiem przydatności dla danej komunikacji.
10. Tabor kolejowy odpowiadający warunkom kursowania w pociągach o wyższych prędkościach może być włączany do pociągów o niższych prędkościach.

§ 22.

Rozmieszczanie taboru kolejowego w pociągach towarowych

1. W pociągach towarowych i mieszanych za ostatnim wagonem z czynnym hamulcem można włączyć bez czynnego hamulca jeden pojazd kolejowy uszkodzony, lecz zdatny

do ruchu, jeżeli rodzaj uszkodzenia nie pozwala na włączenie go w innym miejscu. Pojazd kolejowy powinien być odpowiednio przygotowany do jazdy i włączony do przewodu głównego hamulca. Wyjątkowo od tej zasady może być stosowane odstępstwo, przy zabieraniu pojazdu kolejowego z miejsca wypadku na szlaku do najbliższej stacji.

2. Do pociągów, do których włączono wagony załadowane wspólnym ładunkiem, połączone rozworami lub samym ładunkiem, albo też wagony z ładunkiem niebezpiecznym - nie wolno doczepiać żadnego wagonu za końcowym wagonem hamulcowym.
3. Pierwszy (czołowy) pojazd kolejowy pociągu pchanego, o ile jest to możliwe powinien posiadać:
 - 1) w pociągu na hamulcach zespolonych - czynny hamulec zespolony oraz czynny hamulec ręczny,
 - 2) w pociągu na hamulcach ręcznych - pomost z czynnym hamulcem ręcznym.Jeżeli czołowy pojazd kolejowy urządzeń tych nie posiada, to powinien je posiadać jeden z następnych pojazdów kolejowych znajdujący się nie dalej, niż w granicach 4 pierwszych pojazdów kolejowych.
4. Do pociągu, który ma być popychany lub pchany nie należy włączać wagonów załadowanych w sposób uniemożliwiający ściśnięcie sprężyn zderzakowych.
5. W pociągach mieszanych wagony z podróznymi powinny być rozmieszczone zgodnie z obowiązującymi ustaleniami.
6. Wagony użyte jako ochronne, a stykające się bezpośrednio z wagonami załadowanymi towarami, dla których stanowią ochronę, muszą odpowiadać dokładnie takim samym warunkom techniczno-ruchowym jakim odpowiadają wagony ochraniane. Jeżeli wagony z materiałami i przedmiotami wybuchowymi, żrącymi lub trującymi jak również gazami sprężonymi, skroplonymi albo rozpuszczonymi pod ciśnieniem są konwojowane, to wagon dla konwojenta w porze letniej powinien znajdować się w grupie ochronnej przed wagonami z ładunkiem konwojowanym (patrzac w kierunku jazdy).
7. Wszystkie pojazdy kolejowe ze sprawnym hamulcem zespolonym znajdujące się w pociągu, powinny mieć włączone hamulce. Wyjątek stanowią hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi, które powinny być wyłączone - z wyjątkiem hamulców wagonów wyposażonych w łożyska toczne, mających przepisowe blachy ochronne mocowane nie bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelny szalunek i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i wywietrzniki.
8. Przewóz wojskowych towarów niebezpiecznych w zwartych składach odbywa się na podstawie odrębnych przepisów z zastosowaniem zasad podanych w niniejszej instrukcji.

9. Nieczynną lokomotywę lub inny pojazd kolejowy o masie własnej ponad 90 ton, albo wagon załadowany przesyłką wyjątkowo ciężką należy:

- 1) na odcinkach z niedozwoloną podwójną trakcją, jak również na odcinkach z dozwoloną podwójną trakcją, jeżeli pociąg prowadzi 2 lokomotywy - oddzielić od lokomotywy czynnej wagonami (najlepiej ładownymi), o łącznej długości co najmniej 50 m,
- 2) na odcinkach z dozwoloną podwójną trakcją, jeżeli pociąg prowadzi jedna lokomotywa - włączyć bezpośrednio za lokomotywą czynną,
- 3) od nieczynnej lokomotywy lub pojazdu kolejowego o masie własnej ponad 90 ton albo wagonu załadowanego przesyłką wyjątkowo ciężką - oddzielić innymi wagonami (najlepiej ładownymi) o łącznej długości co najmniej 50 m.

Postanowienia punktów 1, 2 i 3 nie dotyczą przesyłania taboru specjalnego i przewozu przesyłek dokonywanych na podstawie odrębnych zarządzeń.

10. Tendry bez lokomotyw należy włączyć za lokomotywą ciągnącą lub za lokomotywą nieczynną, a jeżeli jest to niemożliwe z powodu braku zderzaków na jednej z czołownic - tender należy włączyć na koniec pociągu.

11. Żurawie kolejowe można włączyć do pociągu przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) największa prędkość pociągu nie może przekraczać prędkości dopuszczalnej dla żurawia kolejowego,
- 2) żuraw powinien być w położeniu transportowym, ramię żurawia powinno być zwrócone przeciwnie do kierunku jazdy, opuszczone w dół, unieruchomione i zabezpieczone - w razie potrzeby żuraw może być przewożony z ramieniem zwróconym w kierunku jazdy, pod warunkiem uzyskania zgody Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A, która ustala warunki przewozu,
- 3) z obu stron żurawia należy ustawić niekryte wagony ochronne - jeżeli konstrukcja żurawia na to nie pozwala, wagon ochronny należy ustawić od strony ramienia - nie dotyczy to żurawi kolejowych z hydraulicznym mechanizmem wysięgu.

12. Pojazd specjalny w stanie nieczynnym może być włączony do pociągu, w miejscu stosownie do napisu na tym pojeździe. Prędkość pociągu nie może przekraczać prędkości określonej na pojeździe specjalnym. Ruchome części (ramiona, skrzydła, podpory, wysięgniki, przenośniki, noże, żurawiki itp.) muszą być zabezpieczone przed samoczynnym zadziałaniem. Za właściwe przygotowanie pojazdu specjalnego do jazdy w składzie pociągu odpowiedzialna jest jednostka organizacyjna przekazująca ten pojazd do przewozu. Maszyny posiadające w swojej konstrukcji sprzęg samoczynny należy włączać w skład pociągu z wagonami ochronnymi (mającymi po jednym sprzęgu samoczynnym na czołownicach). Wagony techniczno - gospodarcze mogą być włączone w skład pociągu w dowolnym miejscu, o ile pozwala na to ich konstrukcja, w przeciwnym

przypadku stosownie do napisów na taborze (zwracać uwagę na wytrzymałość sprzęgu śrubowego).

Jazda pociągu ze znajdującym się w składzie pojazdami specjalnymi powinna odbywać się z prędkością nieprzekraczającą dozwolonej dla tego rodzaju pojazdów.

13. Przy formowaniu pociągu z wagonami z przekroczoną skrajnią należy przestrzegać następujących zasad:

- 1) jeśli zarządzono włączenie wagonu z makietą lub wagonu skrajniowego, to wagon ten powinien być oddzielony od lokomotywy wagonem o konstrukcji umożliwiającej obserwację przez konwojenta wagonu z makietą lub wagonu skrajniowego z nieczynnej kabiny lokomotywy. Za wagonem z makietą lub wagonem skrajniowym nie bliżej niż 100 metrów od wymienionych wagonów należy włączyć wagon z przekroczoną skrajnią,
- 2) jeżeli nie zarządzono włączenia wagonu z makietą lub wagonu skrajniowego to wagon z przesyłką przekraczającą skrajnię, powinien znajdować się bezpośrednio za lokomotywą,
- 3) między wagonem z przesyłką przekraczającą skrajnię, a wagonem z makietą lub wagonem skrajniowym nie powinny znajdować się wagony, które uniemożliwiłyby obserwację przesyłki przekraczającej skrajnię ze stanowiska konwojenta.

14. Skład pociągu na hamulcach zespolonych powinien mieć również wagony z czynnym hamulcem ręcznym lub postojowym w ilości określonej postanowieniami instrukcji dotyczącej hamulców taboru kolejowego.

§ 23.

Umieszczanie lokomotyw w pociągach

1. Lokomotywa pociągowa ciągnąca i przyprzęgowa powinny znajdować się na przodzie pociągu, a jeżeli jest to lokomotywa parowa, powinna być zwrócona przodem w kierunku jazdy.
2. Ustawienie lokomotyw na przodzie pociągu nie obowiązuje w następujących przypadkach:
 - 1) jeżeli pchanie pociągu przewidziane jest w rozkładzie jazdy,
 - 2) w pociągach cofanych na szlaku,
 - 3) przy cofaniu lub przestawianiu pociągu na stacjach,
 - 4) w pociągach ratunkowych, służbowych, roboczych i z pługiem odśnieżnym,
 - 5) w pociągach obsługujących bocznice, na których nie ma możliwości przestawiania lokomotywy,
 - 6) w pociągach pasażerskich wahadłowych, kursujących do miejsca, w którym nie ma możliwości przestawienia lokomotywy,

- 7) w pociągach pasażerskich, w których wagon znajdujący się na przodzie posiada urządzenie do zdalnego sterowania pojazdem trakcyjnym,
 - 8) w pociągach kursujących do miejsca przesiadania lub wypadku na szlaku.
3. Do pociągu mogą być użyte nie więcej niż dwie lokomotywy ciągnące i jedna lokomotywa popychająca. W przypadkach wyjątkowych dyspozytura ruchu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. może zezwolić na użycie dwóch lokomotyw popychających.
 4. Pomiędzy lokomotywy ciągnące nie wolno wstawiać wagonów z wyjątkiemjazd doświadczalnych i pociągów roboczych kursujących po torze zamkniętym.
 5. W pociągach próbnym, inspekcyjnym i obsługującym bocznice na każdorazowe zarządzenie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. na wniosek zainteresowanego zakładu, lokomotywa pociągowa może być ustawiona w dowolnym miejscu.
 6. W przypadku uszkodzenia (usterki) lokomotywy pociągowej uniemożliwiającego wytwarzanie siły pociągowej, lokomotywa ta może jechać dalej w składzie pociągu w stanie nieczynnym bezpośrednio za lokomotywą zastępczą, o ile warunki techniczno - ruchowe tego nie zabraniają.
 7. W razie potrzeby przesłania lokomotywy luzem na odcinku względnie szlaku, na którym wykorzystana jest pełna przepustowość, a podwójna trakcja jest niedozwolona, lokomotywę można włączyć na koniec pociągu towarowego, jeżeli prędkość konstrukcyjna tej lokomotywy nie jest mniejsza od prędkości pociągu. Lokomotywa ta, jako doprzęg powinna być sprzęgnięta z pociągiem i połączona z hamulcem zespolonym pociągu oraz właściwie osygnalizowana.
 8. Nieczynne lokomotywy o mocy mniejszej niż 230 kW (300 KM) można za zgodą uprawnionego pracownika Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przesyłać pociągami towarowymi o prędkości nie większej niż 60 km/h, a włączać je należy możliwie w końcu pociągu (o ile to możliwe na 3 lecz nie dalej niż na 5 miejscu od końca). Lokomotywy te nie mogą znajdować się w pociągu popychanym lub pchanym.

§ 24.

Ustalanie długości i masy pociągu

1. Jako długość pociągu przyjmuje się długość jego składu bez czynnych lokomotyw (z tendrami). Długość pociągu określa się w metrach.
2. Długość pociągu zależna jest od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz rodzaju hamulców.
3. Pociąg pasażerski może mieć zasadniczo długość do 150 m, dostosowaną do długości peronów na stacjach i przystankach osobowych, na których według rozkładu jazdy pociąg się zatrzymuje. Większą długość, lecz nie więcej niż 150 m pociąg pasażerski może mieć pod następującymi warunkami:

- 1) długość peronów na stacjach i przystankach osobowych, na których według rozkładu jazdy pociąg się zatrzymuje, jest odpowiednia albo ustala się z przewoźnikiem specjalny tryb postępowania,
 - 2) hamulec jest szybko działający tj. wszystkie czynne hamulce wagonowe nastawione są w położeniu "P" lub "R",
 - 3) wszystkie wagony mają zderzaki pierścieniowe, elastomerowe lub z przekładkami gumowymi.
4. Pociąg towarowy, może mieć zasadniczo 300 m.
Większą długość pociąg towarowy może mieć tylko za zezwoleniem dyspozytury ruchu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
5. Dopuszczalną długość pociągów pasażerskich i towarowych na poszczególnych odcinkach należy podawać w stosownych dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy.
6. Długość pociągu w metrach należy ustalić na podstawie napisów na taborze kolejowym włączonym do składu pociągu lub według długości oznaczonej na torach odjazdowych (kierunkowych). Do obliczenia długości pociągu w metrach należy przyjmować długość taboru kolejowego ze zderzakami.
7. Masa ogólna pociągu jest sumą masy brutto wszystkich jednostek taboru znajdujących się w składzie pociągu bez czynnych pojazdów trakcyjnych. Wyjątek stanowią:
- a) pociągi pasażerskie kursujące z prędkością większą niż 120 km/h,
 - b) pociągi, w których masa składu pociągu jest mniejsza niż 200 t,
- w których do masy ogólnej dolicza się również masę własną czynnego pojazdu trakcyjnego.
8. Masa brutto jednostki taboru jest sumą masy własnej (tary) i masy ładunku (netto).
9. Masę ładunku określa się na podstawie nalepek kierunkowych lub dokumentów przewozowych.
10. Masa ogólna pociągu nie powinna być większa od ustalonego obciążenia lokomotywy czynnej, wyznaczonej do prowadzenia tego pociągu. Obciążenie lokomotywy czynnej dla każdego pociągu wskazane jest w rozkładzie jazdy.

ROZDZIAŁ IV
SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA
PRACY

§ 25.

Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach

1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - 1) chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - 2) gwizdek,
 - 3) kask i rękawice ochronne,
 - 4) kamizelkę ostrzegawczą – pomarańczową z elementami odblaskowymi
 - 5) lub odzież pomarańczową z elementami odblaskowymi.
3. Drużyna manewrowa powinna być wyposażona w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego i obsługą posterunku nastawczego.
4. Ilość i rodzaj sprzętu, jaki powinni posiadać pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów, określa regulamin techniczny i regulamin prac boczniczy kolejowej.

§ 26.

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 prostopadłe do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
3. Przy przechodzeniu przez tory zastawione pojazdami kolejowymi należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi pojazdami, o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojące pojazdy kolejowe przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.
4. Nie wolno przechodzić przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym, jak i bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub pojazdem kolejowym.
5. Nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi oraz po ich zderzakach i sprzęgach.
6. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu pociągów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
7. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ich scentralizowanym nastawianiu. 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. Zabrania się chodzenia po hamulcach torowych i innych urządzeniach będących częścią automatycznego sterowania rozrządzaniem.
9. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami, wagami itp. obiektami przylegającymi do tego toru.
10. 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.
11. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.
12. W razie potrzeby przeniesienia materiałów, przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać norm określonych odrębnymi przepisami BHP.

§ 27.

Jazda na pojazdach kolejowych

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

§ 28.

Zachowanie ostrożności na torach zelektryfikowanych

1. Jeżeli pojazdy kolejowe znajdują się na torze, nad którym zawieszona jest sieć jezdna nie wolno wchodzić ani przebywać na pojazdach kolejowych, a także na przewożonych na wagonach odkrytych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa niż 1 m licząc od podłogi wagonu.
2. Nie wolno przechodzić przez pomosty hamulcowe, ani przebywać na nich, o ile pomost jest wyniesiony wyżej niż 1 m od poziomu podłogi pojazdu kolejowego, a także wchodzić na drabinki pojazdów kolejowych.
3. Zabrania się dotykania elementów sieci trakcyjnej, jak również zbliżania do niej na odległość mniejszą niż 1,5 m części ciała, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów. Zabrania się dotykania połączeń elektrycznych (kable, linki, łączniki) sieci powrotnej oraz urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.
4. Nie wolno wchodzić na konstrukcje wsporcze sieci jezdnej (słupy, bramki), na których zawieszone są przewody trakcyjne i elektroenergetyczne.
5. W razie zauważenia zerwanych przewodów sieci trakcyjnej oraz przewodów linii elektroenergetycznych nie wolno zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m. Analogicznie, w przypadku zerwanych połączeń elektrycznych (linki) sieci powrotnej. O zauważonej awarii sieci należy powiadomić dyżurnego ruchu oraz dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.
6. Z uwagi na zagrożenie awaryjne sieci występujące podczas trudnych warunków atmosferycznych (opady śniegu, oblodzenie sieci, silne wiatry) i możliwość porażenia prądem, należy zachować szczególną ostrożność w trakcie wykonywania manewrów na torach zelektryfikowanych.

ROZDZIAŁ V

TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW NA OBSZARZE ERTMS/ETCS POZIOM 2

§ 29.

Postanowienia ogólne

1. Celem trybu Jazda Manewrowa (SH) jest umożliwienie jazdy manewrowej z uwzględnieniem:
 - a) urządzenia pokładowe systemu ETCS nadzorują maksymalną prędkości jazdy: dozwoloną prędkość jazdy pociągu w trybie SH;
 - b) urządzenia pokładowe systemu ETCS nadzorują informację „Stój jeśli jazda w trybie Jazda Manewrowa”, po przejechaniu nad grupą Balis zawierającą taką informację, wdrażane jest hamowanie nagłe i pociąg przechodzi do trybu Zatrzymania Przez System;
 - c) w chwili, kiedy aktywna jest funkcja „Przejazd poza miejsce Końca Zezwolenia Na Jazdę”, tzn., kiedy maszynista nacisnął na pokładowym pulpicie ETCS-DMI przycisk „Pomiń”, prędkość pociągu powinna być nadzorowana przez urządzenia pokładowe systemu ETCS, tak długo jak długo aktywna jest funkcja „Przejazd poza miejsce Końca Zezwolenia Na Jazdę”.
2. Tryb Jazda Manewrowa nie wymaga danych pociągowych.
3. Jeśli urządzenia pokładowe systemu ETCS pracują w trybie Jazda Manewrowa (SH), to nie jest obsługiwana funkcja zmiany poziomu przy przejeździe z aktualnego obszaru ERTMS/ETCS do obszaru innego poziomu, ani funkcja przejazdu z obszaru obsługiwanego przez jedno RBC do obszaru obsługiwanego przed inne RBC. Polecenia zmiany poziomu nie powinny być wydawane w obszarach gdzie używa się trybu Jazda Manewrowa.
4. Tryb Jazda Manewrowa może być wybrany przez maszynistę i jest zaakceptowany tylko wtedy, kiedy pociąg znajduje się w bezruchu, lub może być zaordynowany przez urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS.
5. W przypadku, kiedy maszynista wybierze tryb Jazda Manewrowa, a urządzenia pokładowe systemu ETCS pracują w poziomie 2, to pociąg wysyła do RBC zapytanie o pozwolenie na zmianę trybu pracy do trybu SH. Zmiana do trybu SH w poziomie 2 jest możliwa tylko po otrzymaniu takiego pozwolenia od RBC.
6. Obszar, w którym jazda w trybie SH jest dozwolona może być ograniczony przez:

- a) tarcze manewrowe świetlne lub semafor świetlny,
- b) wskaźniki W5,
- c) grupy Balis zawierające telegram „Stój, jeśli jazda w trybie Jazda Manewrowa”.

§ 30.

Odpowiedzialność

1. Odpowiedzialność urządzeń pokładowych systemu ETCS:

Urządzenia pokładowe systemu ETCS są odpowiedzialne za nadzorowanie prędkości dozwolonej dla trybu Jazda Manewrowa (SH) i za to, że pociąg z aktywną anteną zostanie zatrzymany (urządzenia pokładowe systemu ETCS zmieniają tryb pracy do trybu TR), kiedy wyjedzie poza obszar zdefiniowany, jako obszar manewrowy, co będzie miało miejsce tylko w przypadku, kiedy granica takiego obszaru została zdefiniowana poprzez listę balis otrzymaną z urządzeń przytorowych (RBC) lub telegram z informacją „Stój jeśli jazda w trybie Jazda Manewrowa” przekazany przez Balisy.

2. Odpowiedzialność maszynisty:

Maszynista jest odpowiedzialny za:

- a) prowadzenie pociągu zgodnie z procedurami obowiązującymi na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. dla jazdy manewrowej i wskazaniem sygnalizatorów przytorowych dotyczących jazd manewrowych,
- b) nie przekraczanie granic obszaru, w którym dozwolona jest jazda manewrowa.

§ 31.

Jazda manewrowa w obszarze ERTMS/ETCS poziom 2

1. Zasady autoryzacji.

Zgodnie z zasadami języka ERTMS/ETCS, urządzenia pokładowe systemu ETCS muszą zażądać od RBC zgody na przejście do trybu SH. Faktyczna autoryzacja dla maszynisty pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS, na rozpoczęcie jazdy manewrowej opiera się na sygnale Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” wyświetlonym na tarczy manewrowej świetlnej lub na semaforze świetlnym oznaczonym literą „m” na tabliczce opisowej. Maszynista jest zobowiązany odrębnymi przepisami do przestrzegania wskazań takich sygnalizatorów i dlatego musi oczekiwać na autoryzację pozwalającą na kontynuowanie jazdy manewrowej.

2. Rozpoczęcie jazdy manewrowej w poziomie 2.

- a) Jednostka trakcyjna stoi przed sygnalizatorem manewrowym w obszarze stacji. Tryb pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS to FS, OS, SR, PT lub SB, z aktywną kabiną.
- b) Jednostka trakcyjna stoi przed sygnalizatorem manewrowym w obszarze stacji. Tryb pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS to Gotowość (SB), kabina jest dezaktywowana.
- c) W tym przypadku niezbędne jest przeprowadzenie procedury „Start Misji” według opisu zamieszczonego poniżej, po której scenariusz jest kontynuowany:
 - a) Maszynista kontaktuje się z dyżurnym ruchu i informuje go o zamiarze wykonania procedury „Start Misji”;
 - b) Maszynista aktywuje kabinę;
 - c) Urządzenia pokładowe systemu ETCS łączą się z RBC i wykonywana jest procedura „Start Misji”;
 - d) RBC wysyła do urządzeń pokładowych systemu ETCS parametry Raportu o Pozycji, parametry żądania zezwolenia na jazdę;
 - e) Maszynista wprowadza swój numer identyfikacyjny.
- 3. Zakończenie trybu SH w poziomie 2
 - a) Maszynista kończy tryb SH i przygotowuje się do dalszej jazdy
 - b) Urządzenia pokładowe systemu ETCS pracują w trybie SB. Pojazd trakcyjny (pociąg) jest zarejestrowany w RBC. Dyżurny ruchu widzi pociąg na układzie torowym pulpitu operatorskiego CMI służącego do obsługi RBC. Może się zdarzyć, że pozycja pociągu jest dla RBC niejednoznaczna. W takiej sytuacji pociąg nie może być wyświetlony na układzie torowym CMI. Dyżurny ruchu może w tym przypadku przypisać mu pozycję manualnie jak to się dzieje podczas normalnego startu pociągu traktowanego, jako pociąg z nieznaną pozycją.
 - c) Maszynista pojazdu trakcyjnego dezaktywuje kabinę
 - d) Urządzenia pokładowe systemu ETCS zmieniły tryb pracy na tryb SB, kabina jest dezaktywowana. Połączenie radiowe z RBC jest zamknięte i pociąg jest wyrejestrowany z RBC.

§ 32.

Jazda manewrowa w obszarze przylegającym do obszaru ERTMS/ETCS poziom 2

Jazda manewrowa w obszarach przylegających do obszaru ERTMS/ETCS poziomu 2 dotyczy:

- a) stacji leżących poza obszarem ERTMS/ETCS poziomu 2,
- b) „obszarów stałego manewrowania” (OSM) sąsiadujących z obszarem ERTMS/ETCS poziomu 2.

1. Jazda manewrowa poza obszarem ERTMS/ETCS poziom 2

Możliwe są dwa przypadki jazd manewrowych poza obszarem ERTMS/ETCS poziomu 2:

- a) jazda manewrowa realizowana na terenie posterunku ruchu zlokalizowanego w obszarze ERTMS/ETCS poziomu 0,
- b) jazda manewrowa realizowana na terenie posterunku ruchu zlokalizowanego w obszarze ERTMS/ETCS poziomu STM.

2. Jazda manewrowa w obszarze ERTMS/ETCS poziomu 0

- a) Pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ETCS, wykonujący jazdy manewrowe wewnątrz obszaru ERTMS/ETCS poziom 0 powinien używać trybu SH poziom 0. Urządzenia pokładowe systemu ETCS pracując w trybie SH, poziom 0 nadzorują dopuszczalną prędkość dla jazdy manewrowej, a maszynista zobowiązany jest do przestrzegania wskazań sygnalizatorów przytorowych oraz zasad i przepisów ruchu obowiązujących dla tego typu jazdy.
- b) Należy jednak pamiętać o fakcie, że urządzenia pokładowe systemu ETCS pracując w trybie SH poziom 0 nie nadzorują telegramów „Niebezpieczeństwo dla manewrów” przesyłanych z grup Balis.

3. Jazda manewrowa w obszarze ERTMS/ETCS poziomu STM

- a) Ponieważ w poziomie STM nie ma trybu pracy SH, pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ETCS wykonujący jazdy manewrowe wewnątrz obszaru ERTMS/ETCS poziom STM powinien używać trybu SN poziom STM. Maszynista zobowiązany jest do przestrzegania dopuszczalnej prędkości dla jazdy manewrowej, wskazań sygnalizatorów przytorowych oraz zasad i przepisów ruchu obowiązujących dla tego typu jazdy.
- b) Należy jednak pamiętać o fakcie, że urządzenia pokładowe systemu ETCS pracując w trybie SN poziom STM nie nadzorują telegramów „Niebezpieczeństwo dla manewrów” przesyłanych z grup Balis.

4. Jazda manewrowa w „obszarze stałego manewrowania”

- 1) „Obszar stałego manewrowania” (OSM) to taki rejon stacji, w którym nie ma przebiegów pociągowych a ruch pojazdów trakcyjnych odbywa się na zasadach jazdy manewrowych, zorganizowanych i niezorganizowanych. Pod tą definicją rozumiane są również bocznice, tory odstawcze, lokomotywnie itp. OSM to obszar bezpośrednio przylegający do torów stacyjnych leżących w obszarze ERTMS/ ETCS poziom 2. Ze względów technicznych pokrycie radiowe sieci GSM-R może nie być dostępne na całym terenie objętym OSM.

- 2) Wjazd do OSM z obszaru ERTMS/ETCS poziomu 2

Pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ETCS powinien wjeżdżać do OSM zawsze w trybie SH poziom 2. O wjeździe do OSM informuje maszynistę wskaźnik „Wyjazd z obszaru ERTMS/ETCS poziom 2”, umieszczony na granicy pomiędzy tym obszarem a obszarem ERTMS/ETCS poziomu 2. Celem tego wskaźnika jest jedynie uprzedzenie maszynisty o możliwym braku połączenia z RBC, spowodowanym brakiem wystarczającego pokrycia radiowego sieci GSM-R.

Na terenie OSM pokrycie radiowe sieci GSM-R może nie być dostępne, nie utrudnia to jednak dalszej jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS, dlatego że połączenie radiowe z RBC nie jest wymagane w trakcie jazdy w trybie SH poziom 2.

- 3) Zakończenie jazdy manewrowej w OSM

W zależności od pokrycia radiowego systemu GSM-R możliwe są dwa scenariusze.

- a) Scenariusz 1 – połączenie z RBC dostępne (pokrycie radiowe GSM-R jest OK)
- b) Scenariusz 2 – połączenie z RBC niedostępne (pokrycie radiowe GSM-R jest NOK)

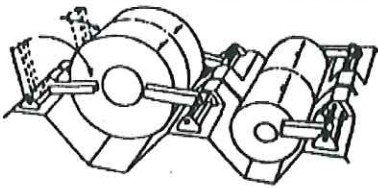
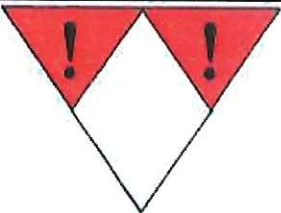
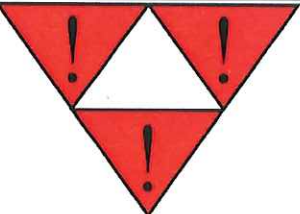
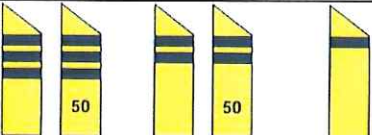
- 4) Rozpoczęcie jazdy manewrowej w OSM

W zależności od pokrycia radiowego systemu GSM-R możliwe są dwa scenariusze.

- a) Scenariusz 1 – połączenie z RBC dostępne (pokrycie radiowe GSM-R jest OK):
- b) Scenariusz 2 – połączenie z RBC niedostępne (pokrycie radiowe GSM-R jest NOK).

Załącznik 1

Stałe oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów

Symbol	Opis
Ostrożnie przetaczać	Napis informujący o konieczności ostrożnego przetaczania. Napis koloru białego, na jasnym tle - czarny. Umieszczony na każdej ścianie bocznej z lewej strony, a w przypadku braku miejsca - z prawej strony. Na wagonach-cysternach napis umieszczony na dennicach.
	Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, nakazujący zabezpieczenie przed przesunięciem bocznym. Znak koloru białego umieszczony na ścianie bocznej.
	Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, zakazujący jazdy z otwartymi i nie zaryglowanymi przesuwными ścianami i dachem (przesuwne segmenty pudła). Poza tym na wagonie obok znaku należy umieścić napis: „Podczas jazdy dach i ściany powinny być zamknięte i zaryglowane”. Znak umieszczony na ścianie wagonu.
	Zakaz najeżdżania. Znaczenie znaku: - podjąć specjalne środki ostrożności przy rozłączaniu i rozrządzaniu pociągu oraz w celu ochrony wagonu, - wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.
	Zakaz staczania i odrzucania. Znaczenie znaku: - wagon musi być przemieszczany przez lokomotywę manewrową, - wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.
	Znaki na wagonach z przewodem elektrycznego ogrzewania informujące o przeznaczeniu przewodu w zależności od wielkości napięcia (1000, 1500 lub 3000 V) oraz rodzaju

	prądu stosowanego na liniach zelektryfikowanych. Sprzęgu śrubowego między wagonami nie wolno rozłączać przed rozczepieniem przez rewidenta taboru przewodów ogrzewania elektrycznego i ostrzega przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym. Znaki umieszcza się na dolnej części słupków narożnych po stronie bocznej i czołowej, a na wagonach nie mających słupków narożnych - na tablicy blaszanej.
	Znak ostrzegawczy przed porażeniem prądem na wagonach, przy których najwyższy stopień lub szczebel drabinki znajduje się na wysokości większej, niż 2 m nad górną powierzchnią główki szyny: a) kolor znaku żółty - na ciemnym tle lub czerwony na jasnym tle dla taboru istniejącego; strzałka skierowana w dół, umieszczana na wagonach bezpośrednio w pobliżu stopni lub drabinek na takiej wysokości, aby mogła być zauważona przed zbliżeniem się pracownika do strefy niebezpiecznej, b) kolor znaku żółty odblaskowy; strzałka oraz obwódka koloru czarnego dla taboru nowego oraz naprawianego, wielkość znaku dostosowana do miejsca, w którym jest on umieszczony.
	Znak ostrzegawczy na zbiornikach przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych. Znak w kształcie pasa o kolorze pomarańczowym szerokości 30 cm naniesiony wokół zbiornika na wysokości jego osi poziomej.
	Znak ostrzegawczy na wagonach cysternach do przewozu towarów niebezpiecznych. Zn Zn znak umieszczony na obu ścianach bocznych wagonu cysterny lub kontenera, a także wagonów dużych, kontenerów i małych kontenerów dla towarów przewożonych luzem. Oznaczenie może być podane w postaci tablicy, folii samoprzylepnej lub rysunku. W przypadku wagonu cysterny z dzielonym zbiornikiem, znak umieszczany jest dla każdego zbiornika na oddzielnej tabliczce. Znak oznacza, że przesyłka

	w wagonie stanowi zagrożenie określone kodem licznika, jakie może stwarzać dany materiał. Poszczególne cyfry oznaczają: 2 - emisja gazu w wyniku ciśnienia lub reakcji chemicznej, 3 - zapalność materiałów ciekłych i gazów, 4 - zapalność materiałów stałych, 5 - działanie utleniające (podtrzymujące palenie), 6 - właściwości trujące (toksyczność), 7 - właściwości promieniotwórcze, 8 - działanie żrące, 9 - niebezpieczeństwo samorzutnej gwałtownej reakcji. Podwojenie cyfr wskazuje na nasilenie odpowiedniego zagrożenia. Jeżeli zagrożenie od materiału może być wystarczająco określone jedną cyfrą, wówczas po tej cyfrze stawia się zero. Cyfry w mianowniku określają nr klasyfikacji handlowej materiału i nie mają znaczenia dla określania stopnia zagrożenia. Ograniczenia podczas manewrów wynikają z treści nalepek ostrzegawczych umieszczonych na wagonie.
--	--

Na wagonach i wagonach - cysternach, na kontenerach - cysternach załadowanych na wagony mogą być stosowane trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa, odpowiadające dokładnie wzorom nalepek podanym w załączniku 3 do niniejszej instrukcji.

Załącznik 2

Wzory nalepek ostrzegawczych

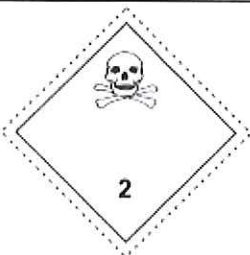
Nalepki ostrzegawcze według RID¹:

Nr na- lepki	Wzór nalepki	Opis
1		Materiały wybuchowe Podklasa 1.1, 1.2, 1.3 Symbol (eksplodująca bomba): czarna na pomarańczowym tle; cyfra „1” w dolnym rogu.
1.4		Materiały wybuchowe Podklasa 1.4 Czarna cyfra na pomarańczowym tle; cyfra „1” w dolnym rogu.
1.5		Materiały wybuchowe Podklasa 1.5 Czarna cyfra na pomarańczowym tle; cyfra „1” w dolnym rogu.
1.6		Materiały wybuchowe Podklasa 1.6 Czarna cyfra na pomarańczowym tle; cyfra „1” w dolnym rogu.

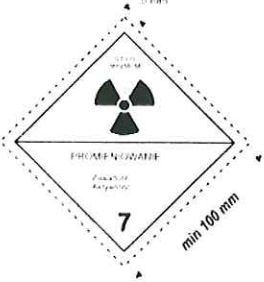
¹ RID - Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych.

* Dane dotyczące podklasy – brak danych, jeśli właściwość wybuchowa przedstawia zagrożenie dodatkowe.

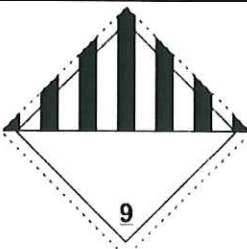
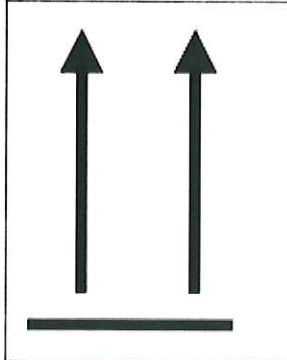
** Dane dotyczące grupy zgodności - brak danych, jeśli właściwość wybuchowa przedstawia zagrożenie dodatkowe.

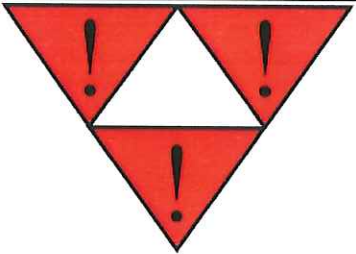
2.1		Gazy zapalne Symbol (płomień) czarny lub biały na czerwonym tle; cyfra „2” w dolnym rogu. Na wagonie umieszczona jest jedna z nalepek.
2.2		Gazy niepalne, nietrujące Symbol (butla gazowa): czarna lub biała na zielonym tle cyfra „2” dolnym rogu umieszczona. Na wagonie umieszczona jest jedna z nalepek.
2.3		Gazy trujące Symbol (trupia czaszka ze skrzyżowanymi piszczelami): czarna na białym tle; cyfra „2” w dolnym rogu.
3		Materiały ciekłe zapalne Symbol (płomień): czarny lub biały na czerwonym tle; cyfra „3” w dolnym rogu. Na wagonie umieszczona jest jedna z nalepek.
4.1		Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i stałe materiały wybuchowe odczulone Symbol (płomień): czarny na białym tle, z siedmioma czerwonymi pionowymi paskami pionowymi; cyfra „4” w dolnym rogu.
4.2		Materiały samozapalne Symbol (płomień): czarny na białym (górną połowę) i czerwonym tle (dolną połowę); cyfra „4” w dolnym rogu.

4.3		Materiały wytwarzające przy zetknięciu z wodą gazy zapalne Symbol (płomień): czarny lub biały na niebieskim tle; cyfra „4” w dolnym rogu. Na wagonie umieszczona jest jedna z nalepek.
5.1		Materiały podtrzymujące palenie (utleniające) Symbol (płomień nad okręgiem): czarny na żółtym tle cyfra „5.1” w dolnym rogu
5.2		Nadtlenki organiczne Symbol (płomień nad okręgiem): czarny na żółtym tle cyfra „5.2” w dolnym rogu
6.1		Materiały trujące Symbol (trupia czaszka ze skrzyżowanymi pieszczelami): czarna na białym tle; cyfra „6” w dolnym rogu
6.2		Materiały zakaźne Symbol (koło, trzy stykające się symbole sierpa) i dane: czarne na białym tle; cyfra „6” w dolnym rogu; w dolnej połowie nalepki ostrzegawczej umieścić napis: „MATERIAŁY ZAKAŻNE i „PRZY USZKODZENIU LUB WYDOBYWANIU SIĘ NIEZWŁOCZNIE POWIADOMIĆ WŁADZE SANITARNE”.

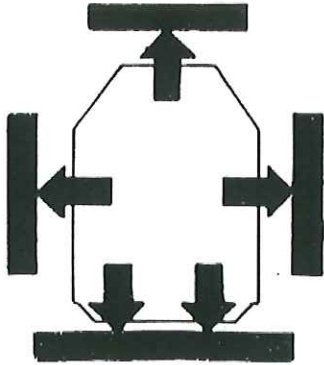
7A		Materiały promieniotwórcze² kategoria I – BIAŁA symbol promieniowania: czarny na białym tle; napis czarny w dolnej połowie nalepki: „PROMIENIOWANIE”, „ZAWARTOŚĆ ...”, „AKTYWNOŚĆ...”; po wyrazie promieniowanie jeden pionowy pasek czerwony; cyfra „7” w dolnym rogu.
7B		Materiały promieniotwórcze² kategoria II – ŻÓŁTA; symbol promieniowania: czarny na żółtym z białym obrzeżem (górna połowa) i na białym tle (dolna połowa) tle; napis: czarny w dolnej połowie nalepki: „PROMIENIOWANIE”, „ZAWARTOŚĆ...”, „AKTYWNOŚĆ ...”; w polu obramowanym na czarno: „WSKAŹNIK TRANSPORTOWY” po wyrazie „PROMIENIOWANIE” dwa czerwone pionowe paski; cyfra „7” w dolnym rogu.
7C		Materiały promieniotwórcze² kategoria III – ŻÓŁTA; symbol promieniowania: czarny na żółtym z białym obrzeżem (górna połowa) i na białym tle (dolna połowa) tle; napis: czarny w dolnej połowie nalepki: „PROMIENIOWANIE”, „ZAWARTOŚĆ...”, „AKTYWNOŚĆ ...”; w polu obramowanym na czarno: „WSKAŹNIK TRANSPORTOWY” po

² Przy uszkodzeniu sztuki przesyłki niebezpieczeństwo dla zdrowia w razie wprowadzenia do organizmu, wdychania lub zetknięcia się z uwolnionym materiałem, jak również niebezpieczeństwo promieniowania na odległość.

		wyrazie „PROMIENIOWANIE” trzy czerwone pionowe paski; cyfra „7” w dolnym rogu.
7E		Materiały rozszczepialne klasy 7² białe tło; napis: czarny w górnej połowie nalepki: „ROZSZCZEPIALNY”; w polu obramowanym na czarno w dolnej połowie nalepki: „WSKAŹNIK BEZPIECZEŃSTWA KRYTYCZNOŚCIOWEGO”; cyfra „7” w dolnym rogu.
8		Materiały żrące Symbol (ciecze, które spadają z dwóch próbowek i oddziałują na rękę i metal): czarne na białym tle (górna połowa); czarne tło z białym obrzeżem (dolna poło- wa); cyfra „8” w dolnym rogu.
9		Różne materiały i przedmioty niebezpieczne Symbol (siedem pionowych pasków w górnej części): czarne na białym tle; podkreślona cyfra „9” w dolnym rogu.
11		„Góra” Dwie czarne strzały na białym lub właściwie kontrastującym tle.

13		Ostrożnie przetaczać Czerwony trójkąt z czarnym wykrzyknikiem na białym tle.
15		Zakaz staczania i odrzucania Trzy czerwone trójkąty z czarnymi wykrzyknikami Rozrządzanie tylko przez przetaczanie, nie pozwalać najeżdzać, chronić przed najeżdżaniem innych pojazdów.
		Materiały przewożone w stanie podgrzanym według 5.3.3 RID

Inne nalepki

Wzór nalepki	Opis
	Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych o przekroczonej skrajni: 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, a w komunikacji SMGS – w języku rosyjskim. Wagonów oznaczonych taką nalepką nie wolno odrzucać i staczać oraz na tak oznaczony wagon nie wolno odrzucać i staczać innych pojazdów.
	Baczność! Dozorca w wagonie!:

UWAGA!

Wielkość nalepek ostrzegawczych jest różna w zależności od tego, czy naklejane są na sztuki przesyłek, czy też na wagon.