

Załącznik nr1..... do Uchwały Nr14...../2019

Zarządu Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.

z dnia 14.05.2019 roku

„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.



MK-8

INSTRUKCJA

**o technice pracy manewrowej oraz o organizacji
zestawienia pociągów pasażerskich**

Kraków, 2019 r.

Podstawa prawna opracowania:

Aktualnie obowiązująca ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

Instrukcję opracowano z uwzględnieniem następujących aktów prawnych:

- 1) Aktualnie obowiązujące rozporządzenie właściwego ministra w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;

Instrukcja MK-8 swoim zakresem obejmuje bezpieczne wykonywanie pracy manewrowej oraz organizację zestawiania pociągów pasażerskich w Spółce „Koleje Małopolskie” spółka z o.o.

Opracowanie instrukcji wynika z potrzeb dostosowania:

- techniki pracy manewrowej w Spółce „Koleje Małopolskie” spółka z o.o. do postanowień aktów prawnych wymienionych w ust. 1,
- organizacji i warunków zestawiania pociągów w zakresie określonym w regulacjach wymienionych w ust. 1,

Na torach „PKP Polskie Linie Kolejowe” S.A. lub innych zarządców infrastruktury kolejowej stosuje się regulacje przez nich ustanowione.

„Regulacje wewnętrzne spełniają wymagania określone w aktualnej ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”

Zarząd Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.

.....

Spis treści

WYKAZ ZMIAN	4
ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
§ 1 Cel i zakres stosowania instrukcji	5
§ 2 Definicje	5
§ 3 Cel i znaczenie pracy manewrowej oraz podstawowe definicje i określenia używane w Instrukcji	6
§ 4 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	6
§ 5 Obowiązki nadzorującego manewry	7
§ 6 Obowiązki kierownika manewrów	8
§ 7 Obowiązki manewrowego	10
§ 8 Obowiązki drużyny trakcyjnej	13
§ 9 Dokumenty związane z pracą manewrową	13
ROZDZIAŁ II TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW	14
§ 10 Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach	14
§ 11 Hamowanie taboru	17
§ 12 Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych	18
§ 13 Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem	20
§ 14 Manewry na torach zarządcy infrastruktury	21
§ 15 Manewry przez przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych	21
§ 16 Wykonywanie manewrów z ludźmi i w warunkach szczególnych	21
§ 17 Manewry bez użycia pojazdu trakcyjnego	22
§ 18 Posługiwanie się płozami hamulcowymi	22
ROZDZIAŁ III ZESTAWIANIE POCIĄGÓW	24
§ 19 Ogólne zasady zestawiania pociągów	24
§ 20 Warunki włączania taboru kolejowego do pociągów	24
§ 21 Zestawianie pociągów pasażerskich	26
§ 22 Ustalanie długości i masy pociągu	27
ROZDZIAŁ IV SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY ..	28
§ 23 Wyposażenie pracowników biorących udział w pracach manewrowych	28
§ 24 Poruszanie się po torach	29
§ 25 Jazda na pojazdach kolejowych	29
§ 26 Zachowanie ostrożności na torach zelektryfikowanych	30

WYKAZ ZMIAN

Lp.	Forma ogłoszenia zmiany			Decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego	Dotyczy rozdziałów, paragrafów	Obowią zuję od dnia	Czytelny podpis pracownika wnoszącego zmię
	Rodzaj doku- mentu	Z dnia	Nr poz.				
1	2	3	4	5	6	7	8



ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i zakres stosowania instrukcji

1. Instrukcja o technice wykonywania manewrów, zwana dalej instrukcją, podaje zasady i sposób wykonywania manewrów oraz organizacji zestawiania pociągów na torach kolejowych, do których użytkownika „Koleje Małopolskie” Spółka z o.o. posiada tytuł prawny.
2. Celem instrukcji jest określenie zasad wykonywania pracy manewrowej zapewniających bezpieczeństwo osób i taboru.
3. Postanowienia instrukcji należy wykorzystać przy opracowywaniu regulaminów technicznych i regulaminów pracy boczniczy kolejowej.

§ 2

Definicje

1. **Bocznicza kolejowa** - droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład boczniczy kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane.
2. **Użytkownik boczniczy kolejowej** – podmiot działający w obrębie boczniczy kolejowej będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego.
3. **Długość użyteczna toru** - długość części toru przeznaczona na postój pociągu lub wagonów, mierzona pomiędzy punktem ustawienia semafora, tarczy zaporowej lub manewrowej a ukresem, końcem odcinka izolowanego, punktem zwalniającym przebieg pociągu, miejscem usytuowania wykolejnicy lub miejscem przejazdu lub przejścia kolejowego, jeżeli są one czynne w czasie postoju pociągu lub wagonu; jeżeli przy torze nie znajduje się semafor, tarcza zaporowa lub manewrowa, to długość użyteczną określa odległość między ukresami.
4. **Hamulec ręczny** - w wagonie hamulec mechaniczny, który umożliwia zarówno unieruchomienie wagonu na postoju (jak hamulec postojowy) jak i hamowanie wagonu w czasie jazdy; hamulec ręczny uruchamiany jest z wnętrza wagonu osobowego lub pomostu hamulcowego w wagonie towarowym, przez zakręcenie koła lub korby.
5. **Manewry** - wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach 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.
6. **Zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek incydent.
7. **Spółka** – „Koleje Małopolskie” Spółka z o.o.
8. **Plan pracy manewrowej** - przyjęty do realizacji porządek wykonania pracy manewrowej, w określonym przedziale czasu, ustalony przez kierującego manewrami i podany do wiadomości uczestnikom manewrów.
9. **Pociąg** - skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny - osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
10. **Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych; pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.
11. **Pojazd pomocniczy** - pojazd kolejowy, którego budowa nie pozwala na włączenie do składu pociągu, a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.

12. **Pojazd trakcyjny** - pojazd kolejowy z napędem własnym - lokomotywy parowe, elektryczne, spalinowe oraz elektryczne lub spalinowe zespoły trakcyjne, autobusy szynowe oraz wagony spalinowe i wagony sterownicze typu push-pull.
13. **Prowadzący pojazd kolejowy z napędem** - maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, drezyny i wózka motorowego lub maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej, zwany dalej prowadzącym pojazd.
14. **Regulamin techniczny** - dokument zawierający szczegółowe postanowienia dotyczące pracy posterunku ruchu lub odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, uwzględniający warunki miejscowe w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów.
15. **Rejon manewrowy** - obszar stacji wydzielony pod względem organizacji i technologii manewrów, w którym zasadniczo zatrudniona jest jedna drużyna manewrowa z lokomotywą manewrową lub innym urządzeniem technicznym służącym do manewrów.
16. **Rewident taboru** - pracownik wykonujący czynności związane z obsługą techniczną wagonów, elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych.
17. **Skład manewrowy** - pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem lub zespół trakcyjny wykonujący manewry. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub między pojazdami kolejowymi.
18. **Skład pociągu** - zestawione pojazdy kolejowe bez czynnego pojazdu trakcyjnego przygotowane do pociągu lub znajdujące się w nim.
19. **Tabor kolejowy** - pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania samodzielnie lub w składzie pociągu, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy lub służące do prac remontowo-budowlanych i ratunkowych.

§ 3

Cel i znaczenie pracy manewrowej oraz podstawowe definicje i określenia używane w Instrukcji

1. Praca manewrowa to wykonywanie manewrów, których celem jest:
 - a) zestawianie składów pociągów,
 - b) wymiana wagonów w pociągach,
 - c) podstawianie i zabieranie taboru na punkty obsługi technicznej,
 - d) podstawianie i zabieranie próżnych składów pasażerskich na tory i z torów przy peronach,
 - e) wyłączanie ze składów pociągów pojazdów kolejowych niezdatnych do ruchu lub zgodnie z otrzymaną dyspozycją.
2. Stosowane są następujące sposoby wykonywania manewrów:
 - a) odstawianie (przetaczanie) taboru pojazdem trakcyjnym,
 - b) przetaczanie ciągnikiem drogowym, przy pomocy kołowrotu linowego, przesuwnicy wagonowej oraz innego urządzenia technicznego przeznaczonego do przemieszczania pojazdów kolejowych,
 - c) przetaczanie taboru z wykorzystaniem siły ludzkiej.
3. Zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami, niż podano w ust. 2.

§ 4

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje zawodowe.
2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
 - a) nadzorujący manewry,
 - b) kierownik manewrów,
 - c) manewrowi,
 - d) drużyna trakcyjna,

- e) pracownicy posterunków nastawczych, nastawiający drogi przebiegu dla manewrów i wydający zezwolenia na jazdy manewrowe.
3. Nadzorującym manewry może być dyżurny ruchu lub starszy ustawiacz, jeśli nadzoruje pracę kilku rejonów manewrowych - zależnie od ustaleń regulaminu technicznego posterunku.
 4. Kierownikiem manewrów może być:
 - a) ustawiacz,
 - b) kierownik pociągu,
 - c) dyżurny ruchu,
 - d) nastawniczy (zwrotniczy) przy niepilotowanych jazdach manewrowych (§ 10 ust. 6).
 5. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzeba ilość manewrowych lub innych pracowników posiadających kwalifikacje manewrowego.
 6. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i jednego lub więcej manewrowych nazywa się drużyną manewrową.
 7. Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności może wykonywać również czynności manewrowego.
 8. Kobiety zatrudnione na stanowiskach dyżurnego ruchu, kierownika pociągu lub nastawniczego (zwrotniczego) mogą pełnić czynności kierownika manewrów, jednakże nie mogą wykonywać czynności przewidzianych dla manewrowego pomimo, że w zależności od potrzeb i okoliczności kierownik manewrów takie czynności wykonuje. Dopuszcza się wykonywanie następujących czynności przez kobiety: omówienia planu pracy manewrowej, przestawienie składu pociągu 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 ich sprzęgania lub rozsprzęgania.
 9. Czynności kierownika manewrów wykonywane przez dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotnicznych (również kobiety) podczas niepilotowanych jazd manewrowych w podległym im okręgu nastawczym polegają na:
 - a) ustaleniu planu jazd manewrowych i zapoznaniu z nim kierującego pojazdem kolejowym,
 - b) wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla kierującego pojazdem kolejowym jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego,
 - c) obserwacji jazdy składu manewrowego we własnym okręgu nastawczym.
 10. Postanowienia Instrukcji dotyczące drużyn manewrowych obowiązują również innych pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu czynności związanych z manewrami.
 11. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach zobowiązani są ściśle przestrzegać obowiązujących w tym zakresie ograniczeń miejscowych, postanowień ujętych w regulaminie technicznym.
 12. Kierujący pojazdem trakcyjnym użytym do wykonywania manewrów oraz pracownik posterunku nastawczego winni zostać powiadomieni kto jest kierownikiem manewrów.
 13. Gdy kierownictwo manewrów ma objąć inny pracownik lub wykonanie pewnych ruchów manewrowych kierownik manewrów zleca innemu pracownikowi, musi on o tym powiadomić zainteresowanych.
 14. Pracownik stale wykonujący czynności kierownika manewrów powinien mieć na hełmie ochronnym czerwony pas szerokości 4 cm, biegnący przez środek, od czoła ku tyłowi.

§ 5

Obowiązki nadzorującego manewry

1. Nadzorujący manewry po rozpoczęciu zmiany powinien ustalić:
 - a) prace wykonane, pozostające do wykonania oraz wydane polecenia zmierzające do realizacji zadania,
 - b) skład drużyn manewrowych i ich gotowość do pracy,
 - c) miejsca znajdowania się lokomotyw manewrowych,

- d) stan sprawności urządzeń hamujących i łączności w rejonach manewrowych,
 - e) które tory i rozjazdy są zamknięte oraz czy istnieją ograniczenia prędkości jazdy manewrowych wynikające ze stanu torów, rozjazdów, itp.,
 - f) czy w okresie zimowym materiały i urządzenia przeznaczone do odśnieżania znajdują się na miejscu ich użytkowania w dostatecznej ilości, a szczególnie:
 - piasek, żużel lub popiół do posypywania ścieżek i dróg w rejonach manewrowych, schodów zewnętrznych, itp.,
 - specjalny smar do płozów,
 - łopaty, miotły, szczotki stalowe, skrobaczki, drągi,
 - piecyki, pochodnie oraz aparaty do podgrzewania i odmrażania zwrotnic, płozów, sprzęgów z odpowiednim zapasem paliwa,
 - 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, postępować należy zgodnie z wytycznymi dotyczącymi organizacji pracy stacji w trudnych warunkach atmosferycznych.
 4. W przypadku wystąpienia trudności w pracy wywołanymi zmiennymi warunkami atmosferycznymi, należy 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, w zakresie ustalonym regulaminem technicznym, odpowiada za przepisowe, bezpieczne i terminowe wykonanie pracy manewrowej.

§ 6

Obowiązki kierownika manewrów

1. Manewry mogą być wykonywane tylko pod nadzorem kierownika manewrów.
2. Kierownik manewrów wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej w przydzielonym rejonie manewrowym. W przypadkach wyjątkowych w razie potrzeby, mogą być użyte dwa pojazdy trakcyjne. Jeżeli taka organizacji pracy ma charakter stały powinno to być wskazane w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznicy kolejowej.
3. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników, podróżnych i osób postronnych.
4. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego, nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
5. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - a) z włączonym hamulcem zespolonym:
 - przestawiać 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,
 - 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.



- b) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego do dwóch wagonów o ile regulamin techniczny nie wprowadza obostrzeń,
 - c) przemieszczać pojazdy kolejowe 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:
- a) zgłosić swoją obecność nadzorującemu manewry,
 - b) przyjąć informacje od poprzednika o pracach niewykonanych przez poprzednią zmianę,
 - c) zapoznać się z poleceniami nadzorującego manewry i operatywnym planem pracy manewrowej,
 - d) sprawdzić skład drużyny manewrowej i trakcyjnej, przepisowe ubranie pracowników i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan sprawności drużyny manewrowej i trakcyjnej,
 - e) dokonać podziału czynności między manewrowych,
 - f) sprawdzić osygnalizowanie, wyposażenie pojazdu trakcyjnego oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanych przy manewrach,
 - g) zapoznać się ze stanem zajętości torów w przydzielonym rejonie manewrowym oraz sprawdzić, które tory są zamknięte,
 - h) sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem oraz umieszczenie pojazdów kolejowych w granicach ukresów,
 - i) sprawdzanie rejonu manewrowego kierownik manewrów może powierzyć imiennie manewrowym,
 - j) sprawdzić stan i ilość używanych przy manewrach płozów hamulcowych, oświetlenia i urządzeń łączności, 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:
- a) kierowanie zestawianiem pociągów,
 - b) podstawianie i zabieranie taboru na i z punktów obsługi technicznej,
 - c) wyznaczanie manewrowych do:
 - obsługi przydzielonych regulaminem technicznym drużynie manewrowej zwrotnic i wykolejnic,
 - zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem,
 - d) współpraca z pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów,
 - e) w razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast nadzorującemu manewry, podając krótką informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia właściwego zwierzchnika lub w jego zastępstwie dyżurnego ruchu, wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem. Pracę manewrową można wznowić na polecenie właściwego zwierzchnika przekazane osobiście lub w jego zastępstwie przez dyżurnego ruchu,
 - f) sprawdzenie prawidłowości oświetlenia terenu w porze ciemnej.
8. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
- a) posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - b) prawidłowe działanie zwrotnic, wyrzutni płozowych, hamulców torowych,
 - c) oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - d) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach,
 - e) stan przejazdów w poziomie szyn.
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. Przy stosowaniu odrzucania podczas mrozów należy w razie potrzeby zmniejszyć długość i masę składu przeznaczanego do rozrzadzania.
11. W przypadku zaśnieżenia lub oblodzenia główek szyn, należy przed rozpoczęciem pracy manewrowej przejechać po tych pojazdem trakcyjnym, pchając przed nią wagon.
12. Do obsługi torów i bocznicy 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).
13. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
14. Przy przekazywaniu dyżuru następnej zmianie należy ją powiadomić o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznicy kolejowej.
15. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu technicznego.
16. 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.

§ 7

Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - a) rozprzęganie i sprzęganie taboru kolejowego,
 - b) przestawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - c) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - d) hamowanie manewrującego taboru,
 - e) zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem,
 - f) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - a) zgłosić się u kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi,
 - b) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - które tory są wolne,
 - jaki jest stan zapełnienia każdego toru,
 - czy pojazdy kolejowe są dopchnięte i połączone sprzęgami,
 - czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - czy pod kołami pojazdów kolejowych nie ma płozów, lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,
 - czy na torach nie znajduje się pojazd kolejowy wykolejony, uszkodzony, lub pojazdy kolejowe wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - czy płozy do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości oraz w odpowiednim stanie,
 - czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów,
 - czy przejazdy kolejowe są wolne od pojazdów kolejowych, w żłobkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
 - czy oświetlenie działa należycie,
 - czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych.
3. Informację o stanie torów, pojazdów kolejowych oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach, manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.

4. Manewrowy wyznaczony przez kierownika manewrów do obsługi zwrotnic przestawianych ręcznie, przed rozpoczęciem pracy manewrowej powinien dokonać zewnętrznych wzrokowych oględzin rozjazdów, których celem jest wykrycie:
 - a) części pękniętych, wykruszonych oraz uszkodzonych,
 - b) usterek lub odkształceń stwarzających zagrożenia dla prawidłowego działania rozjazdu oraz zamknięć nastawczych,
 - c) innych przeszkód lub zanieczyszczeń stwarzających zagrożenie dla wykonywanej pracy manewrowej.
5. Na torach o dużym ruchu i dużej liczbie rozjazdów czynności te mogą być powierzone specjalnie wyznaczonemu pracownikowi, ale sprawdzenie wykonania tych czynności należy do obowiązków pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym lub regulaminem pracy bocznicy kolejowej.
6. Zakres oględzin rozjazdów dokonywanych przez wyznaczonych pracowników właściwej sekcji określony jest postanowieniami regulaminu technicznego lub regulaminu pracy bocznicy kolejowej i obejmuje wzrokowe sprawdzenie:
 - a) ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
 - b) stanu iglic - ze szczególnym uwzględnieniem, czy nie mają wyszczerbień zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - c) stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
 - d) stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,
 - e) stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
 - f) stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
 - g) stanu nasmarowania zwrotnic,
 - h) stanu oraz właściwych wskazań wskaźników na latarniach zwrotnic i sygnałów na latarniach wykolejnic,
 - i) ogólnego stanu urządzeń srk bezpośrednio współpracujących z rozjazdem (czy nie są uszkodzone, działają prawidłowo i znajdują się na właściwym miejscu),
 - j) stanu łączników szynowych podłużnych i poprzecznych oraz odcinków izolowanych (właściwe dokręcenie śrub łukowych i stopowych, czy nie występują „wychłapki” w podsypce, zwłaszcza pod złączami, czy w szynach na stykach izolowanych nie występują spływy metalu, czy nie występują pęknięcia oraz przerwy w tokach szynowych, czy łączniki szynowe i linki połączeniowe są przymocowane do szyny),
 - k) stanu zamocowania grzałek, przewodów zasilających, puszek elektrycznego ogrzewania rozjazdów i instalacji innych systemów ogrzewania.
7. Sprawdzenia elementów wymienionych w ust. 6, pkt. c, d, h, i, należy dokonywać przy przekładaniu zwrotnic. Wynik oględzin rozjazdów należy odnotować w Dzienniku oględzin rozjazdów (D-831) w miejscu i czasie wskazanym w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznicy kolejowej.
8. Zakres prac konserwacyjnych wykonywanych przez wyznaczonych regulaminem technicznym lub regulaminem pracy bocznicy kolejowej pracowników obejmuje:
 - a) czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych,
 - b) czyszczenie żłobków w krzyżownicach i kierownicach oraz na przejazdach i przejściach służbowych,
 - c) dokręcanie śrub i wkrętów.
9. Rozjazd podlega oczyszczaniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza za krzyżownicą w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu. Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych; szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicach i kierownicach.
10. O wszelkich stwierdzonych usterekach manewrowy powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika manewrów i pracownika nastawni.

11. Zwrotnice ręcznie obsługiwane przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi.
12. W czasie dokonywania sprawdzania rozjazdu manewrowy powinien zachować szczególną ostrożność i sprawdzać wzrokiem, czy nie zbliża się pociąg oraz manewrujący pojazd kolejowy.
13. W czasie pracy manewrowi powinni stosować się do poleceń kierownika manewrów oraz znajdować się z tej strony manewrującego taboru, po której znajduje się kierownik manewrów, aby mogli się zawsze nawzajem widzieć.
14. Po właściwym nastawieniu zwrotnic i wykolejnic oraz sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, pracownicy powinni dać sygnał Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.
15. Przy przestawianiu zwrotnicy lub wykolejnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica lub wykolejnica, następnie po przestawieniu ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy lub wykolejnicy pod pojazdem kolejowym lub przed zbliżającym się pojazdem kolejowym.
16. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla przetaczanych pojazdów kolejowych są właściwie nastawione, a pojazdy te kierowane są na właściwy tor.
17. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - a) przed dojechaniem do pojazdu kolejowego, które manewrowy ma połączyć,
 - b) gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - c) celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
18. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów,
19. Manewrowy lub inny pracownik przydzielony do prac manewrowych może być wyznaczony przez kierownika manewrów do wykonywania czynności przygotowawczych związanych z manewrami, jak rozłączanie pojazdów kolejowych, usuwanie płozów spod kół pojazdów kolejowych, odhamowanie hamulców ręcznych w pojazdach itp.
20. Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
 - a) sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
 - b) zabezpieczyć pojazdy przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie pojazdów kolejowych zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego lub regulaminu pracy bocznic kolejowej oraz postanowieniami § 13, ust. 3,
 - c) nie użyte do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem płozy hamulcowe należy złożyć w wyznaczonym do tego miejscu zgodnie z regulaminem technicznym lub regulaminem pracy bocznic natomiast płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym w regulaminie technicznym lub w regulaminie pracy bocznic.
 - d) pozawieszać sprzęgi na wsporniki, a o wykonaniu powyższego zgłosić kierownikowi manewrów. Manewrowy podczas wykonywania pracy manewrowej jest zobowiązany zapewnić bezpieczne jej wykonanie, a w razie jakiegokolwiek zagrożenia - niezwłocznie powiadomić kierownika manewrów i podjąć wszelkie możliwe środki w celu jego uniknięcia.
21. Manewrowy podczas wykonywania pracy manewrowej zobowiązany jest zapewnić bezpieczne jej wykonanie, a w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie powiadomić kierownika manewrów i podjąć wszelkie możliwe środki w celu zapobiegnięcia wypadkowi.

§ 8 Obowiązki drużyny trakcyjnej

1. Drużyna trakcyjna powinna obserwować:
 - a) sygnały i wskaźniki oraz ściśle się do nich stosować,
 - b) prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, obrotnic, przesuwnic, itp.,
 - c) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, podniesione hamulce torowe, obniżenie lub oberwanie sieci trakcyjnej, wykolejnice nałożone na tor, itp.),
 - d) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości ruch pojazdów po sąsiednich torach.
2. Drużyna trakcyjna powinna znać kierownika manewrów, wykonywać manewry na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi oraz 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.

§ 9 Dokumenty związane z pracą manewrową

1. Praca manewrowa wykonywana jest na podstawie:
 - a) planu pracy pojazdu trakcyjnego normowanego do pracy manewrowej.
 - b) planu pracy drużyny manewrowej,
 - c) planu odstawiania i podstawiania składów pasażerskich,
 - d) planu przejścia lokomotyw,
 - e) wystawionego „Polecenia wykonania pracy manewrowej (R-10)”,
 - f) regulaminu technicznego lub regulaminu pracy bocznic kolejowej.
2. Regulamin techniczny w części zmiennej lub regulamin pracy bocznic kolejowej powinien zawierać dokumenty wymienione w ust.1 pkt a - f, które powinny być aktualizowane wraz ze zmianą rozkładu jazdy.
3. W regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznic kolejowej można określić kto w rejonie manewrowym zarządza manewry; w jakim przypadku zakres czynności zarządzającego manewry ogranicza się wyłącznie do określenia kierownikowi manewrów

zakresu prac do wykonania oraz sprawowania nadzoru pracowniczego nad drużyną manewrową. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie winien zawierać regulamin techniczny lub regulamin pracy boczniczy kolejowej.

4. Wszystkie czynności wykonywane przez drużynę manewrową podlegają rejestracji w „Raporcie z wykonanej pracy manewrowej (R-172)”. Dla każdego pojazdu trakcyjnego normowanego do pracy manewrowej należy prowadzić zapisy w oddzielnych bloczkach. Szczegółowe postanowienia dotyczące sposobu rejestracji i rozliczenia pracy manewrowej znajdują się w odrębnych uregulowaniach

ROZDZIAŁ II TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW

§ 10

Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach

1. Przy wykonywaniu manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku - w miarę możliwości od strony spadku. Wyjątkowo, podczas manewrów wykonywanych na pochyleniu nie większym niż 2,5%, można umieszczać pojazd trakcyjny między przetaczanym taborem. W czasie manewrowania na torze głównym o pochyleniu większym niż 2,5%, pojazd trakcyjny powinien znajdować się od strony spadku. Jeżeli jest to niemożliwe, 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, a prędkość manewrów należy ograniczyć do 15 km/h.
2. W czasie jazdy wagony popychane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym.
3. Przed rozpoczęciem manewrowania tabor należy odhamować oraz usunąć spod kół taboru płozy hamulcowe. Przed zamierzoną 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 zakończeniu manewrowania wyłącznik blokowania drzwi należy przestawić w pozycję „1”.
4. Drogi przebiegu dla manewrów na żądanie kierownika manewrów nastawia pracownik obsługujący zwrotnice właściwego okręgu nastawczego lub manewrowy w przypadku przydzielenia rozjazdów do obsługi.
5. Tam, gdzie zwrotnic nie obsługuje posterunek nastawczy, należy wskazać w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy boczniczy kolejowej, kto i które zwrotnice obsługuje. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
6. Drogi przebiegu dla jazd pojazdów niepilotowanych nastawia na żądanie kierującego pojazdem pracownik wyznaczony regulaminem technicznym lub regulaminem pracy boczniczy kolejowej, obsługujący urządzenia srk w danym okręgu nastawczym. Pracownik ten jest kierownikiem manewrów dla niepilotowanych jazd pojazdów trakcyjnych.
7. 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.
8. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać taboru. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy tabor usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, gdy pracownik obsługujący zwrotnicę stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.
9. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego, o ile nastawianie drogi przebiegu dla manewrów zostało powierzone drużynie manewrowej.

10. Jazda manewrowa do sąsiedniego rejonu manewrowego bez wjeżdżania w sąsiedni okręg nastawczy jest dozwolona po uzyskaniu zgody kierownika manewrów sąsiedniego rejonu.
11. Jazda manewrowa do sąsiedniego rejonu manewrowego z wjazdem w sąsiedni okręg nastawczy jest dozwolona po uzyskaniu zgody pracownika posterunku nastawczego, okręgu do którego ma się ona odbyć. Zgodę tę może kierownik manewrów uzyskać również za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnicę własnego okręgu nastawczego.
12. Wyrażona zgoda ważna jest na jazdę do:
 - a) najbliższego sygnalizatora sąsiedniego okręgu nastawczego ważnego dla tej jazdy,
 - b) najbliższego ukresu lub styku przediglicowego najbliższego rozjazdu, jeżeli brak jest sygnalizatora dla tej jazdy,
 - c) wykolejnicy sąsiedniego okręgu nastawczego. Dalsza jazda może się odbywać na zasadach wskazanych w ust. 14.
13. 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 najbliższego ukresu lub styku przediglicowego najbliższego rozjazdu. Manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy regulować tak, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody skład manewrowy mógł być niezwłocznie zatrzymany. Dalsza jazda może się odbywać po uzyskaniu zgody pracownika nastawiającego drogi przebiegu w tym okręgu nastawczym.
14. Jeśli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu drogi przebiegu dla manewru, pracownik posterunku nastawczego daje zezwolenie na jazdę manewrową za pomocą sygnału na sygnalizatorze. Jeżeli nie ma sygnalizatora, wówczas pracownik posterunku nastawczego pozwolenie to daje za pomocą sygnałów Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”. Pozwolenie może być dane również za pomocą urządzeń łączności w przypadku uszkodzenia sygnalizatora lub jego braku na warunkach określonych.
15. O otrzymaniu pozwolenia ustnego oraz za pomocą środków łączności na przejazd składu manewrowego obok sygnalizatora, na którym nie można nastawić sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien powiadomić kierującego pojazdem trakcyjnym.
16. Gdy odebranie sygnału Rm 1 „Do mnie” oraz Rm 2 „Ode mnie” było niemożliwe oraz utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z posterunku odpowiedniego sygnału, sygnał ten można zastąpić słowami: „Lok nr... lub skład manewrowy... jechać w kierunku....”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.
17. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie. Po minięciu sygnalizatora przez skład manewrowy należy go nastawić na sygnał zabraniający jazdy manewrowej. Pojazdy trakcyjne przepuszczane jednocześnie na ten sam sygnał na sygnalizatorze powinny być ze sobą sprzęgnięte.
18. Jeżeli zwrotnice w przebiegach manewrowych nie są scentralizowane oraz nie są zamykane za pomocą urządzeń srk, wówczas w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznicy kolejowej można przewidzieć, że nie jest wymagane oddzielne dawanie zezwolenia dla każdej jazdy manewrowej przez pracownika obsługującego te zwrotnice pod warunkiem uprzedniego porozumienia się kierownika manewrów z pracownikiem je obsługującym.
19. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu oraz rozsprzęgnięciu pojazdu kolejowego wolno dać dopiero po wyjściu pracownika z pomiędzy pojazdów kolejowych.
20. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.
21. 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 oraz informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.



22. Polecenia wydane za pomocą megafonu powinny być poprzedzone nazwą odbiorcy, do którego są kierowane i podane dwukrotnie przez wydającego polecenie. Zabrania się wydawania poleceń za pomocą megafonu dla jazd manewrowych w kierunku szlaku. Przed wydaniem polecenia za pomocą radiotelefonu należy najpierw wywołać odbiorcę polecenia, a po jego zgłoszeniu się i ustaleniu, że zgłosił się właściwy odbiorca, należy wydać polecenie. Treść polecenia musi być powtórzona przez odbierającego. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego. Wyjątek stanowią przypadki omówione w ust. 30.
23. Przed podaniem sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy pracownik obsługujący zwrotnice albo manewrowy wyznaczony do ich obsługi dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz, czy nie ma przeszkód dla uruchomienia pojazdu kolejowego (płozów pod kołami, zahamowanych wagonów, taboru poza ukresem, zagrożenia bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.). Usunięcie płozów spod kół wagonów, odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukresu kierownik manewrów może zlecić manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosić w sposób uprzednio ustalony. Polecenie wykonania ruchu manewrowego daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów. Jeżeli drużyna pojazdu trakcyjnego nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnał ten przekazywany jest za pośrednictwem manewrowych.
24. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko kierującego pojazdem trakcyjnym. 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, to powinien on natychmiast powiadomić kierującego pojazdem trakcyjnym o podawanych sygnałach.
25. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazać kierującemu pojazdem trakcyjnym sygnałów również poprzez manewrowych, dopuszcza się na warunkach określonych w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy oocznicy Kolejowej możliwość przekazania kierującemu pojazdem trakcyjnym polecenia przez radiotelefon.
26. 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 zarówno z nimi jak i pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu do manewrów. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego taboru i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym powinien znajdować się pracownik, który powinien obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody 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.
27. 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 lub regulaminie pracy bocznic kolejowej.
28. Kierownik manewrów powinien zastosować się niezwłocznie do polecenia pracownika posterunku nastawczego, jeżeli dotyczy ono przerywania manewrów, zwolnienia lub nie zajmowania toru. Wykonanie polecenia należy zgłosić wydającemu to polecenie.
29. Manewry są z reguły wykonywane na torach zajętych, w związku z czym należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi i pojazdów kolejowych. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków. Prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 25 km/h, poza uwzględnieniem następujących przypadków, w których dopuszcza się maksymalną prędkość do:

- a) **40 km/h** - przy jeździe pojazdu trakcyjnego luzem lub ciągniętego składu manewrowego na hamulcu zespolonym po torze wolnym bez jazdy po rozjazdach, o czym kierujący pojazdem trakcyjnym został powiadomiony,
 - b) **20 km/h** - przyjeździe przez przejazdy i przejścia niestrzeżone.
 - c) **15 km/h** - przy jeździe składu manewrowego po torze głównym o spadku ponad 2,5‰ jeżeli pojazd trakcyjny nie mógł być umieszczony od strony spadku.
 - d) **10 km/h** - przy wykonywaniu manewrów z pojazdami kolejowymi zajętymi przez podróżnych. Prędkość ta nie dotyczy pojazdów kolejowych zajętych przez podróżnych, jeżeli przetaczanie odbywa się po zabezpieczonej drodze przebiegu lub z blokadą drzwi sterowaną z kabiny maszynisty.
 - e) **5 km/h**
 - przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód, poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie,
 - przy przetaczaniu wagonów za pomocą silnikowego pojazdu drogowego,
 - f) **3 km/h**
 - przy dojeżdżaniu pojazdu trakcyjnego oraz pchanego składu manewrowego do stojącego
 - przy przetaczaniu pojazdu kolejowego z pomocą urządzeń mechanicznych,
 - przy przetaczaniu z użyciem siły ludzkiej. W czasie złych warunków atmosferycznych (burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), przy braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujące pojazdy kolejowe mogły być natychmiast zatrzymane w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
30. Jazdy manewrowe pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego i pojazdów trakcyjnych bez doczepionego taboru oraz ciągnących nie więcej niż dwa wagony pasażerskie bez podróżnych, próżnych składów złożonych z zespołów trakcyjnych lub przejazd składów pociągowych z torów przyjazdowych do innego rejonu stacji mogą odbywać się bez pilotowania przez drużynę manewrową. Jazda manewrowa lokomotywy pchającej jeden wagon pasażerski bez podróżnych 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

§ 11 Hamowanie taboru

1. Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej, jeżeli regulamin techniczny 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 obsługiwanych hamulców wagonowych	Jeżeli liczba wagonów przekracza wielkość podaną w kol. 2, to powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte
Na poziomie i pochyleniu do 1‰	20 wag	20 wag
> 1‰ do 2,5‰	15 wag	15 wag
> 2,5‰ do 5‰	12 wag	12 wag
> 5‰ do 8‰	10 wag	10 wag
> 8‰ do 10‰	5 wag	5 wag
> 10‰	3wag	3 wag

3. Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba wagonów bez czynnych hamulców ręcznych i ma być on hamowany hamulcem zespolonym, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców według „Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego”. 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). Do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem mogą być używane hamulce ręczne wszystkich typów.

§ 12

Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych

1. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
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 pomiędzy pojazdy kolejowych może nastąpić, gdy pojazdy kolejowe nie są w ruchu.
3. 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.
4. 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.
5. Przy łączeniu taboru w składzie pociągu należy wykonywać kolejno następujące czynności:
 - a) założyć na hak sprzęg ciąglowy i odpowiednio go skrócić,
 - b) połączyć sprzęgi hamulcowe i zasilające,
 - c) połączyć sprzęgi ogrzewcze i połączenie elektryczne,
 - d) otworzyć kurki powietrzne i ogrzewcze.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 powietrznego, ogrzewczego, rozłączanie sprzęgów powietrznych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.
6. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu wykonuje:
 - a) pomocnik maszynisty - przy dwuosobowej obsadzie pojazdu trakcyjnego,
 - b) maszynista - w pociągach towarowych z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego,
 - c) pracownik wyznaczony regulaminem technicznym - w pociągach pasażerskich z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego.Kierujący pojazdem trakcyjnym 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 obsługi i eksploatacji hamulców taboru kolejowego.

7. 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 ww. 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 określonych w „Instrukcji o ogrzewaniu, wentylacji i klimatyzacji w wagonach osobowych normalnotorowych” oraz „Instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy dla drużyn trakcyjnych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych”.
8. 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.
9. 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 pojazd kolejowy.
10. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy pojazdami kolejowymi, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem pojazdów kolejowych.
11. W pociągach pasażerskich wagony należy sprzęgać tak, aby zderzaki były lekko naciśnięte tj. od momentu styku zderzaków wykonać od jednego do maksimum dwóch obrotów śruby sprzęgu. Należy przy tym przestrzegać aby różnica wysokości między środkami dwóch sąsiednich zderzaków sprzęgniętych ze sobą pojazdów kolejowych nie przekraczała **85 mm**.
12. Pojazd trakcyjny ze składem pociągu pasażerskiego powinien być sprzęgnięty tak, aby zderzaki były lekko naciśnięte tj. od momentu styku zderzaków należy wykonać od jednego do maksimum dwóch obrotów śruby sprzęgu.
13. Przed uruchomieniem pojazdów kolejowych kierownik manewrów powinien upewnić się, czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy sprzęganiu oraz rozprzeganiu wyszli spomiędzy nich.
14. Sprzęgania pojazdów kolejowych wyposażonych w sprzęg samoczynny lub pojazdów kolejowych wyposażonych w sprzęg samoczynny z pojazdami kolejowymi posiadającymi sprzęg śrubowy, należy dokonywać w oparciu o postanowienia zawarte w odrębnych regulacjach.

§ 13

Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem

1. Pojazdy kolejowe niebędące w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
 - a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru przekracza 2,5‰, wieje silny wiatr, itp.,
 - b) po ukończeniu manewrów.
2. Pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresu, przejazdu (przejścia) lub innego miejsca, które powinno być wolne od pojazdów kolejowych, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na ewentualne przesunięcia się odstawionych pojazdów kolejowych, wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych lub uderzenia przez inne pojazdy kolejowe.
3. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub wyłożenie płozów (klinów), a mianowicie:
 - a) stojące pojazdy kolejowe należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze, itp.); pojazdy kolejowe w grupie powinny być sprzęgnięty ze sobą,
 - b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - jeden pojazd kolejowy - gdy grupa połączonych pojazdów nie przekracza 10 pojazdów,
 - dwa skrajne pojazdy kolejowe - gdy grupa połączonych pojazdów przekracza 10 pojazdów;Jeżeli w grupie pojazdów kolejowych znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to oprócz zahamowania należy użyć płozów od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych. Pojazd kolejowy oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym,
 - c) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia pojazdów kolejowych należy użyć płozów zabezpieczając skrajne koła grupy pojazdów lub pojedynczo stojącego pojazdu.
 - d) jeżeli tor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5 ‰ lub posiada połączenie z torami, po których odbywają się przebiegi pociągowe i przebiegi te nie są zabezpieczone żeberkami ochronnymi, zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami to oprócz zabezpieczenia pojazdów kolejowych według pkt. 2 należy pojazdy zabezpieczyć płozami od strony, w kierunku której istnieje możliwość zbiegnięcia w drogę przebiegu pociągu.
4. Do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem służą:
 - a) płozy hamulcowe,
 - b) hamulec ręczny pojazdu.Zabrania się używania kamieni, kawałków drewna, żelaza, itp. jako przedmiotów do hamowania odpręgów lub zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.
5. Sposób zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy określić w regulaminie technicznym.
6. 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 bocznic, obowiązek zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów przy użyciu dostępnych środków używanych do tego celu przez użytkownika bocznic.

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

§ 14

Manewry na torach zarządcy infrastruktury

1. Na torach „PKP Polskie Linie Kolejowe” S.A. lub innych zarządców infrastruktury kolejowej stosuje się regulacje przez nich ustanowione.

§ 15

Manewry przez przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych

1. Manewry przez przejazdy i przejścia wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatki. Jeżeli przejazdy i przejścia nie są chronione rogatekami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:
 - a) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h,
 - b) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy (sygnał Rp1 „Baczność”),
 - c) w razie pchania taboru, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
2. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji.
3. W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy i przejścia należy umieścić w regulaminie technicznym.

§ 16

Wykonywanie manewrów z ludźmi i w warunkach szczególnych

1. Podczas przetaczania pojazdów kolejowych z ludźmi oraz w pobliżu miejsc, w których pracują ludzie należy zachować szczególną ostrożność.
2. Manewrowanie uszkodzonymi pojazdami kolejowymi, które zagrażają wykolejeniem dozwolone jest jedynie przy udziale rewidenta taboru lub innego upoważnionego pracownika, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.
3. Za pojazdy kolejowe zagrażające wykolejeniu uważa się pojazdy, na których właściwi pracownicy umieścili nalepki określające ich niezdatność do biegu na własnych kołach, a także nie zaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne są uszkodzenia części biegowych mogące spowodować wykolejenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, widel maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie oraz uszkodzenie zderzaków itp.). Jeżeli na nalepce zostały napisane uwagi odnoszące się do sposobu postępowania z uszkodzonym pojazdem kolejowym, to kierownik manewrów musi się do nich zastosować.
4. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych pracowników nalepek umieszczanych na pojazdach kolejowych przez rewidenta taboru.
5. Przy manewrowaniu pojazdami kolejowymi zajętymi przez ludzi kierownik manewrów

powinien uprzedzić osoby znajdujące się w nich oraz dopilnować zamknięcia drzwi w pojazdach kolejowych. W tym celu ma prawo wydać stosowne dyspozycje drużynie konduktorskiej. Manewry należy wykonywać ze szczególną ostrożnością unikając gwałtownych zmian prędkości

§17

Manewry bez użycia pojazdu trakcyjnego

1. Silnikowym pojazdem drogowym lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość pojazdów kolejowych, określonych w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznic kolejowej i z taką prędkością, aby w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
2. Prędkość pojazdów kolejowych przetaczanych środkami wymienionymi w ust. 1 nie może przekraczać:
 - a) 5 km/h - w razie przetaczania drogowym pojazdem silnikowym,
 - b) 3 km/h - w razie przetaczania innymi wymienionymi środkami.
3. Przy przetaczaniu pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym, pojazd ten powinien znajdować się na zewnątrz toru poza jego skrajnią.
4. Przy przetaczaniu pojazdów kolejowych za pomocą siły ludzi pojazd ten należy popychać idąc obok niego. Ludzie nie powinni znajdować się przed i za pojazdem. Przy przetaczaniu pojazdów kolejowych pod perony, rampy itp. pracownicy nie mogą znajdować się od strony peronu, rampy lub innej budowli.
5. Warunki przetaczania za pomocą podciągarek należy podać w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznic kolejowej tego miejsca, w którym używa się tych urządzeń

§ 18

Posługiwanie się płozami hamulcowymi

1. Płóz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
 - a) podeszwy ślizgowej z jedną lub dwiema wargami; przy podeszwie ślizgowej rozróżniamy: spód ślizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy,
 - b) korpusu (koziółka) z nasadką lub bez,
 - c) uchwytu.
Brzegi podeszwy płoza zagięte są w dół na szerokość 17 mm i tworzą tzw. wargi. Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płóz.
2. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane.
3. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami), a mianowicie:
 - a) o szerokości 64 mm, malowane na kolor niebieski - do szyn typu 6,
 - b) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42, S49, 39, 41,
 - c) typu PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor żółty - do szyn typu 8, 15, S60 oraz R65 (tor szeroki),
 - d) typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy - do szyn typu 8, 15, S42, S49, S60, R65.
Malowanie płozów dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu.
4. Zabrania się stosowania płoz o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.
5. Jednostki organizacyjne używające płozów o różnych wymiarach powierzchni ślizgowej podeszwy powinny posiadać szablony do sprawdzania rozstępu między wargami płoza przed wydaniem ich do pracy manewrowej. Dozwolona tolerancja podanych wymiarów wynosi ± 1 mm. Mogą być stosowane również płozy jednowargowe, które można używać do różnych typów szyn.
6. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w

- kierunku biegu odprzęgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargą płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
7. Płozów nie wolno wykladać w następujących miejscach:
 - a) bezpośrednio przed i za złączami szyn - płóz należy zakładać w odległości, co najmniej 1 m za złączem,
 - b) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płoza i uszkodzenie iglicy - w razie konieczności można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - c) na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - d) przed złączem izolowanym lub na nim, przy scentralizowanym nastawianiu zwrotnic - płóz należy układać za złączem w takiej odległości, aby wagon na płozie nie wjechał na następne złącze izolowane,
 - e) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - f) tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - g) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu,
 - h) w miejscach zamontowania czujników samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.
 8. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
 - a) nieprzepisowe wymiary,
 - b) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - c) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - d) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - e) korpus jest złamany lub pęknięty,
 - f) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - g) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
 - h) nity łączące stopkę z podeszwą są obłuzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
 9. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdane do użytku powinny być ułożone w rejonach manewrowych na przeznaczonych do tego celu stojakach lub ławach, rozmieszczonych w odstępach 25 - 50 m w zależności od warunków miejscowych. Płozów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
 10. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być odcenowane oraz oznakowane skrótem nazwy jednostki organizacyjnej, rejonu manewrowego lub posterunku i kolejnym numerem. Ustalone symbole i numery nie mogą powtarzać się w obrębie jednej stacji. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoza.
 11. Płozów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
 12. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płozów, nie należy ich kłaść na śniegu. W razie konieczności położenia płoza na śniegu należy śnieg udeptać, jeden płóz położyć powierzchnią ślizgową do góry, a na niego drugi płóz powierzchnią ślizgową do dołu.
 13. Po zestawieniu składu pociągu należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich płozów spod pojazdów kolejowych, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych pojazdów kolejowych dla zabezpieczeń składu przed zbiegnięciem.
 14. Po ukończeniu manewrów manewrowi powinni usunąć z torów zbędne płozy i umieścić na wyznaczonym miejscu.

ROZDZIAŁ III ZESTAWIANIE POCIĄGÓW

§ 19

Ogólne zasady zestawiania pociągów

1. Skład pociągu powinien odpowiadać następującym warunkom:
 - a) w składzie pociągu powinien znajdować się tylko taki tabor, który odpowiada warunkom przewozu tym pociągiem oraz włączony jest w przewód główny hamulca zespolonego, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 20 ust. 1,
 - b) długość składu i jego masa nie mogą być większe niż ustalone dla danego pociągu kursującego na określonej linii kolejowej - odstępstwa dozwolone są za zgodą zarządcy infrastruktury,
 - c) tabor powinien być zdalny do ruchu - tabor uszkodzony może być włączany do pociągów, jeżeli rodzaj uszkodzeń, według oznaczenia rewidenta taboru nie zagraża bezpieczeństwu ruchu,
 - d) skład pociągu powinien być zestawiony zgodnie z planem zestawienia,
 - e) dwa ostatnie wagony - a przy zmianie kierunku jazdy - również dwa pierwsze, muszą mieć czynny hamulec zespolony, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 20 ust. 3,
 - f) ostatni wagon powinien posiadać wsporniki do zakładania sygnału końca pociągu,
 - g) tabor powinien być przepisowo sprzęgnięty,
2. Pojazdy silnikowe w stanie nieczynnym bez wagonów doczepnych lub z wagonami doczepnymi mogą być doprzęgane tylko do końca pociągu.
3. Za prawidłowe zestawienie pociągu odpowiada zestawiający skład pociągu.

§ 20

Warunki włączania taboru kolejowego do pociągów

1. Do pociągów nie wolno włączać taboru z uszkodzeniami lub brakami, mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu.
2. Określenia przydatności taboru do ruchu dokonują rewidenti 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:
 - a) obluźowanie obręczy na kole,
 - b) pęknięcie obręczy, wieńca koła lub tarczy koła,
 - c) miejscowe wytarcie koła na powierzchni tocznej o długości ponad 60 mm i nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm,
 - d) pęknięcie ostoi, wózka, części zawieszenia, sprężyn nośnych (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub ułamanie wideł maźniczych lub zwór), luźne widły maźnic lub z brakiem nitów,
 - e) złamanie koziółka sprężyny nośnej (resora),
 - f) przesunięcie sprężyny nośnej (resora) lub pióra resora,
 - g) pęknięcie lub złamanie głównego pióra sprężyny nośnej,
 - h) nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie urządzenia sprzęgu samoczynnego, haka ciągnącego, ciągnika, sprzęgu śrubowego,
 - i) złamanie słupka narożnego,
 - j) przechylenie pudła wagonowego ponad 50 mm w wagonie osobowym,
 - k) uszkodzenie maźnicy powodujące wyciekanie smaru,



- l) brak elementu zabezpieczającego zestawy kołowe (w kształcie litery „T”) w wózkach typu 25 TN.
Stwierdzenie usterek wymienionych w pkt. c, l, dokonuje się wizualnie (szacunkowo).
5. Zabrania się włączania do pociągu taboru:
- 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,
 - z nalepkami o treści zakazującej włączenia go do pociągu,
 - bez oznaczenia daty dokonania rewizji okresowej, z wyjątkiem pojazdów próbnych i przesyłanych z zakładów wytwórczych do jednostki macierzystej oraz pojazdów przewoźników kolejowych innego państwa w komunikacji RIC,
 - z przekroczonym terminem rewizji okresowej, z wyjątkiem przypadków przewidzianych umowami międzynarodowymi,
6. Do pociągu nie należy włączać taboru, którego prędkość dopuszczalna jest mniejsza od największej prędkości tego pociągu.
7. Do pociągów pasażerskich nie wolno włączać wagonów:
- z towarami niebezpiecznymi,
 - platform z ładunkami ciężkimi i długich przedmiotów, ulegających łatwemu przesunięciu oraz wagonów załadowanych pojazdami drogowymi z wyjątkiem samochodów osobowych.
8. Do pociągu pasażerskiego o prędkości większej od 80 km/h, można włączyć jeden wagon bez czynnego hamulca zespolonego tylko wtedy, gdy wagon ten jest przesyłany do naprawy oraz spełnione są następujące warunki:
- prędkość rozkładowa pociągu nie jest większa od 120 km/h,
 - włączenie wagonu bez czynnego hamulca nie spowoduje konieczności obniżenia prędkości pociągu z powodu zmniejszenia procentu rzeczywistej masy hamującej,
 - wagon (tylko jeden) bez czynnego hamulca znajduje się bezpośrednio za prowadzącym pojazdem (pojazdami) trakcyjnym,
 - nie jest przewidywana zmiana kierunku jazdy pociągu.
9. Do pociągów pasażerskich o prędkości od 61 do 80 km/h nie mogą być włączane wagony:
- wymienione w ust. 7,
 - osobowe 2-osiowe z rozstawem osi mniejszym niż 5 m i masie własnej mniejszej niż 12 ton,
 - osobowe 3-osiowe z rozstawem osi skrajnych mniejszym niż 6 m i masie własnej mniejszej niż 14 ton,
 - towarowe 2-osiowe z rozstawem osi mniejszym niż 4,5 m i o masie własnej mniejszej niż 9 ton,
 - towarowe 3-osiowe z rozstawem osi skrajnych mniejszym niż 6 m i o masie własnej mniejszej niż 14 ton,
 - towarowe na wózkach z rozstawem osi wózków mniejszym niż 1,8 m i masie własnej mniejszej niż 16 ton,
 - wagony towarowe z ładunkiem przewożonym zsysem lub luzem (dotyczy to drobnych przedmiotów nieopakowanych i nieumocowanych).
10. Do pociągów pasażerskich o prędkości od 81 - 100 km/h mogą być włączane wagony towarowe oznaczone znakiem „S” oraz „SS”, o ile od daty ich ostatniej rewizji okresowej upłynęło nie więcej niż 12 miesięcy i nie wprowadzono doraźnych ograniczeń. Nie mogą to być jednak wagony wymienione ust. 9.
11. Do pociągów pasażerskich o prędkości od 101 - 120 km/h mogą być włączane wagony towarowe oznaczone znakiem „SS”, o ile od daty ostatniej rewizji okresowej nie upłynęło więcej niż 12 miesięcy, z zastosowaniem postanowień § 21, ust. 6 i nie wprowadzono doraźnych ograniczeń. Nie mogą to być jednak wagony wymienione ust. 10.
12. Dla pociągów pasażerskich o prędkości większej niż 120 km/h mogą być włączone:
- wagony osobowe, które mają podaną na wagonie prędkość większą niż 120 km/h,

- b) wagony 4-osiowe piętrowe do przewozu samochodów osobowych, oznaczone tak, jak wagony osobowe z zastrzeżeniem zawartym w § 21, ust. 6.
13. W komunikacji międzynarodowej mogą kursować tylko wagony ze znakiem przydatności dla danej komunikacji.
14. Tabor kolejowy odpowiadający warunkom kursowania w pociągach o wyższych prędkościach może być włączany do pociągów o niższych prędkościach.

§ 21

Zestawianie pociągów pasażerskich

1. Porządek rozmieszczenia wagonów w pociągach pasażerskich wskazany jest w planie zestawiania pociągów pasażerskich.
2. Jeżeli w pociągu znajduje się wagon bagażowy, powinien on znajdować się bezpośrednio za lokomotywą, o ile inne względy nie wymagają ustawienia go na innym miejscu w pociągu. Postanowienie to dotyczy również wagonu pocztowego, gdy w pociągu nie ma wagonu bagażowego lub gdy wagon bagażowy nie znajduje się bezpośrednio za lokomotywą.
3. Wagony towarowe można włączyć do pociągów pasażerskich, jeżeli przewidują to regulacje wewnętrzne przewoźnika.
4. W razie nadzwyczajnej sytuacji (np. wypadku, klęski żywiołowej itp.) wagony towarowe mogą być włączone do pociągu pasażerskiego na doraźne zarządzenie zarządcy infrastruktury po uprzednim uzgodnieniu z zainteresowanym przewoźnikiem.
5. Liczba wagonów towarowych włączonych do pociągu pasażerskiego nie może przekraczać:
 - a) trzech wagonów przy prędkości do 70 km/h,
 - b) dwóch wagonów przy prędkości 71-80 km/h,
 - c) jednego wagonu przy prędkości 81-100 km/h.Liczba ta dotyczy pociągów mieszanych.
6. Dodanie do pociągu pasażerskiego większej ilości wagonów towarowych niż wskazano w ust. 5 lub dodanie wagonów towarowych do pociągu o prędkości większej niż 100 km/h wymaga każdorazowej zgody zarządcy infrastruktury - dotyczy to sytuacji wskazanych w ust. 3 i 4.
7. W pociągu pasażerskim o prędkości większej niż 80 km/h wagony towarowe zasadniczo powinny znajdować się na końcu pociągu.
8. Do pociągu pasażerskiego z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania „R” wolno włączyć nie więcej niż trzy wagony z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania „P”, przy czym liczba wagonów nastawionych na przebieg hamowania „R” musi być większa niż liczba wagonów z nastawieniem na przebieg hamowania „P”. W przeciwnym razie hamulce wszystkich wagonów należy nastawić na przebieg hamowania „P”.
9. Do pociągu pasażerskiego z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania „P” lub „R”, można włączyć wagony towarowe z nastawieniem na przebieg hamowania „P” z tym, że liczba takich wagonów w pociągu z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania „R” nie może być większa od trzech, a liczba wagonów z hamulcami z nastawieniem „R” musi być zawsze większa od liczby wagonów z hamulcami z nastawieniem na przebieg hamowania „P”. W przeciwnym razie hamulce wszystkich wagonów należy nastawić na przebieg hamowania „P”.
10. Do pociągu pasażerskiego z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania „P” lub „R” nie wolno włączać wagonów towarowych z hamulcem nastawionym na przebieg hamowania „G”.
11. W przypadku włączenia do pociągu pasażerskiego na hamulcach zespolonych nastawionych na przebieg hamowania „P”, wagonów z nastawieniem hamulca na przebieg hamowania „G” o masie ogólnej większej niż 130 ton, to należy również nastawić na przebieg hamowania „G” hamulce tych wagonów osobowych, które są wyposażone w urządzenia do nastawiania na przebieg hamowania „G”. Największa dozwolona prędkość pociągu pasażerskiego na hamulcach zespolonych nastawianych

na przebieg hamowania „G” nie może być większa niż przewidziana dla pociągu towarowego na danej linii.

12. Jeżeli wagony osobowe nieposiadające nastawienia na przebieg hamowania „G”, lecz tylko „P” lub „R” mają być włączone do pociągu towarowego na hamulcach wolnodziałających nastawionych na przebieg działania „G”, to hamulce tych wagonów osobowych należy wyłączyć z działania.
13. W pociągu pasażerskim z nastawieniem hamulców „R + Mg” mogą znajdować się najwyżej dwa nieumieszczone bezpośrednio obok siebie wagony bez czynnego magnetycznego hamulca szynowego.
14. Zestawianie składu pociągu z pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich w celu wykonania jazdy próbnej po naprawie okresowej lub z pojazdów nowozbudowanych odbywa się na podstawie parametrów określonych w rozkładzie jazdy dla tego pociągu.

§ 22

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 zależy od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz rodzaju hamulców
3. Pociąg pasażerski może mieć zasadniczo długość do 300 m, dostosowaną do długości peronów na stacjach i przystankach osobowych, na których według rozkładu jazdy pociąg zatrzymuje się. Większą długość, lecz nie więcej niż 400 m pociąg pasażerski może mieć pod następującymi warunkami:
 - a) długość peronów na stacjach i przystankach osobowych, na których według rozkładu jazdy pociąg się zatrzymuje, jest odpowiednia,
 - b) hamulec jest szybko działający, tj. wszystkie czynne hamulce wagonowe nastawione są w położeniu „P” lub „R”,
 - c) wszystkie wagony mają zderzaki pierścieniowe, elastomerowe lub z przekładkami gumowymi.Większą długość niż 400 m pociąg pasażerski może mieć tylko za zezwoleniem zarządcy infrastruktury.
4. Dopuszczalną długość pociągów pasażerskich na poszczególnych odcinkach należy podawać w stosownych dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy.
5. Długość pociągu w metrach należy ustalić na podstawie napisów na taborze kolejowym włączonym do składu pociągu. Do obliczenia długości pociągu w metrach należy przyjmować długość taboru kolejowego ze zderzakami.
6. Masa ogólna pociągu jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
 - a) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnych pojazdów z napędem,
 - b) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h oraz dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 t jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnymi pojazdami z napędem.
7. W pociągach pasażerskich masę ogólną wagonu przyjmuje się według znaku zawierającego dane o masie własnej, masie ogólnej i liczbie miejsc siedzących, umieszczonego w dolnej części ściany bocznej wagonu. W przypadku braku tego znaku, masę ogólną wagonu określa się dodając do masy własnej podanej na ścianie bocznej wagonu, średnią masę obciążenia wagonu podaną w tabeli:

Rodzaj wagonu	Średnia masa obciążenia wagonu
wagon osobowy 1 klasy	4 t*
wagon osobowy 1 klasy z przedziałem bagażowym	4 t*
wagon osobowy 2 klasy (mniej niż 80 miejsc siedzących)	5 t*
wagon osobowy 2 klasy z przedziałem bagażowym	5 t*
wagon osobowy 1/2 klasy	5 t*
wagon osobowy 2 klasy (80 lub więcej miejsc siedzących)	6 t
wagon sypialny	2 t
wagon pomiarowy	2 t
wagon salonowy	2 t
wagon osobowy 1 klasy z przedziałem barowym	2 t
wagon osobowy 2 klasy z przedziałem barowym	2 t
wagon restauracyjny z przedziałem bagażowym	5 t
wagon bagażowy	5 t
wagon pocztowy	5 t
wagon restauracyjny	masa własna = masa ogólna
wagon barowy	masa własna = masa ogólna
wagon osobowy piętrowy	18

* także dla wagonów z miejscami do leżenia

8. 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

§ 23

Wyposażenie pracowników biorących udział w pracach manewrowych

1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - a) chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - b) gwizdek,
 - c) kredę do znaczenia wagonów,
 - d) kask i rękawice ochronne,
 - e) kamizelkę ostrzegawczą.
3. Kierownik manewrów powinien być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego i nadzorującym manewry oraz mieć przy sobie notatnik i ołówek do zapisywania danych dotyczących wykonywania pracy, zauważonych nieprawidłowości, spostrzeżeń i uwag, a także wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy w zakresie zestawianych przez stację pociągów.
4. Ilość i rodzaj sprzętu, jaki powinni posiadać pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów, określa regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy kolejowej.

§ 24

Poruszanie się po torach

1. W czasie wykonywania pracy, wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
3. Przy przechodzeniu przez tory zastawione 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 przed nadjeżdżającym pociągiem lub pojazdami kolejowymi, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub pojazdami kolejowymi.
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 rozrządaniem.
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.

§ 25

Jazda na pojazdach kolejowych

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

§ 26

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 zawieszono 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.

