

Instrukcja

**wewnętrzna określająca warunki techniczne
oraz zasady i wymagania bezpiecznego
prowadzenia ruchu kolejowego,
obejmująca:**

- ***zasady wykonywania pracy manewrowej***
- ***zagadnienia dot. stosowanej sygnalizacji***
- ***przewóz towarów niebezpiecznych***

na bocznicach ZMPG S.A.

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

Instrukcja wewnętrzna

określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A. obejmuje:

- *zasady wykonywania pracy manewrowej*
- *zagadnienia dot. stosowanej sygnalizacji*
- *przewóz towarów niebezpiecznych*

obowiązujące na bocznicach kolejowych będących w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk S.A. ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk

Niniejsze przepisy wewnętrzne obowiązują wszystkie osoby oraz pracowników w zakresie działania, których wchodziły czynności związane z:

- obsługą bocznic;
- nadzorem nad stanem technicznym infrastruktury kolejowej;
- utrzymaniem infrastruktury kolejowej;
- prowadzeniem ruchu kolejowego.

Oświadczenie użytkownika

Przepisy wewnętrzne spełniają wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym tekst jednolity Dziennik Ustaw 2020, poz. 1043 z dnia 15.06.2020r)

Postanowienia zawarte w niniejszej instrukcji nadają się do stosowania w zakresie warunków technicznych oraz zasad i wymagań dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej w zarządzie spółki ZMPG S.A.

ZATWIERDZAM:

PREZES ZARZĄDU

Lukasz Greinke

**WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY**

Kamil Tarczewski

16.04.2021

Data

Podpis

Podstawa opracowania instrukcji:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2020, poz. 1043 z dnia 15.06.2020r);
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw Dz. U. z 2020 r. poz. 8. z dnia 03.01.2020r.);
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji tekst jednolity z dnia 8 listopada 2016r. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia z dnia 15 listopada poz. 1849;
3. Rozporządzenie Ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 stycznia 2015 r. poz. 46);
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie Dziennik Ustaw z dnia 30 października 2015r. poz. 1744 (tekst jednolity z dnia 13 września 2018r. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej poz. 1876);
5. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2018 poz. 382 z późniejszymi zmianami);
6. Regulamin dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID), Dziennik Ustaw z dnia 9 sierpnia 1985 r. Nr 34, poz. 158 z późniejszymi zmianami);
7. Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych Załącznik Nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);

Określenia związane z pracą bocznic kolejowych

1. infrastruktura kolejowa – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym
2. droga kolejowa – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot;
3. linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;
4. pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu;
5. dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
6. podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego– podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;
7. pojazd kolejowy specjalny – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych;

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

8. zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty;
9. obszar kolejowy – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;
10. przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
11. usługa trakcyjna – działalność przewoźnika kolejowego polegająca na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem;
12. aplikant – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego;
13. bocznicą kolejową – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;
14. użytkownik bocznic kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznicą kolejową;
15. typ pojazdu kolejowego – pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych;
16. typ budowli – budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
17. typ urządzenia – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
18. świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia;
19. świadectwo bezpieczeństwa – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;
20. terminal kolejowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiające załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów;
21. wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:

- a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
22. poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem
- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro
23. incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
24. postępowanie – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
25. obiekt infrastruktury usługowej – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym;
26. operator obiektu infrastruktury usługowej – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym;
27. 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.
28. Hamulec postojowy - hamulec, który umożliwia unieruchomienie pojazdu na postoju; zwykle jest to hamulec mechaniczny, uruchamiany przez zakręcenie koła lub korby.
29. 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.

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

30. Manewry - wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
31. Odpręg - jeden wagon lub grupa wagonów połączonych ze sobą, odczepionych od lokomotywy lub od pozostałych przy tej lokomotywie pojazdów, a następnie staczanych z góry rozrządowej lub odrzuconych.
32. Plan pracy manewrowej - przyjęty do realizacji porządek wykonania pracy manewrowej, w określonym przedziale czasu, ustalony przez kierującego manewrami i podany do wiadomości uczestnikom manewrów.
33. 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.
34. 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.
33. 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.
34. Rozrządzanie wagonów - rozstawianie wagonów na odpowiednie tory, najczęściej w celu zestawiania pociągu.
35. 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.
36. Skład pociągu - zestawione pojazdy kolejowe bez czynnego pojazdu trakcyjnego przygotowane do pociągu lub znajdujące się w nim.
37. 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.
38. Wagon z przekroczoną skrajnią - wagon załadowany przesyłką o przekroczonej skrajni ładunkowej, bądź wagon o przekroczonej skrajni taboru kolejowego. Zał. 2 do SMGS - Załącznik 2 do Umowy SMGS - Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej (SMGS).
39. RID – Regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674 i 675, z 2009 r. Nr 167, poz. 1318 oraz z 2011 r. Nr 137, poz. 804 i 805), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób;
40. ADR – Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr

110, poz. 641), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób;

41. ADN – Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN), zawartą w Genewie w dniu 26 maja 2000 r. (Dz. U. z 2010 r. Nr 235, poz. 1537), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób;
42. Towar niebezpieczny – materiał lub przedmiot, który zgodnie z ADR, RID lub ADN nie jest dopuszczony, odpowiednio, do przewozu drogowego, przewozu koleją lub przewozu żeglugą śródlądową albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w tych przepisach;
43. Przewóz koleją towarów niebezpiecznych – każde przemieszczenie towarów niebezpiecznych wagonem, z uwzględnieniem postojów wymaganych podczas tego przewozu oraz czynności związanych z tym przewozem;
44. Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych – podmioty wymienione w ADR, RID lub ADN lub jednostka wojskowa, prowadzące działalność związaną z przewozem towarów niebezpiecznych;
45. Osoba wykonująca czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych – osobę fizyczną zatrudnioną przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych albo wykonującą czynności na jego rzecz;
46. Urządzenie transportowe – urządzenie umieszczane w środku transportu lub trwale z nim połączone, wykorzystywane do przewozu towaru, w szczególności: cysternę, kontener, kontener do przewozu luzem, wagon-baterię, pojazd-baterię, pojazd MEMU, wieloelementowy kontener do gazu (MEGC), duży pojemnik do przewozu luzem (DPPL);
47. Ciśnieniowe urządzenia transportowe:
 - a) naczynia ciśnieniowe, w stosownych przypadkach ich zawory i inne wyposażenie, objęte działem 6.2. ADR, RID lub ADN,
 - b) zbiorniki, pojazdy-baterie, wagony-baterie, wieloelementowe kontenery do gazu (MEGC), w stosownych przypadkach ich zawory i inne wyposażenie, objęte działem 6.8 odpowiednio ADR, RID i ADN– jeżeli urządzenia określone w lit. a lub b są używane zgodnie z odpowiednio ADR, RID i ADN w transporcie gazów klasy 2, z wyłączeniem gazów lub przedmiotów mających w kodzie klasyfikacyjnym cyfry 6 i 7, oraz w transporcie niektórych towarów niebezpiecznych innych klas określonych w ustawie. Ciśnieniowe urządzenia transportowe obejmują naboje gazowe (UN 2037), ale nie obejmują aerozoli (UN 1950), otwartych naczyń kriogenicznych, butli do aparatów oddechowych, gaśnic (UN 1044), ciśnieniowych urządzeń transportowych wyłączonych zgodnie z podrozdziałem 1.1.3.2 odpowiednio ADR, RID i ADN i ciśnieniowych urządzeń transportowych wyłączonych z zakresu stosowania zasad budowy i badań opakowań zgodnie z przepisami szczególnymi działu 3.3 odpowiednio ADR, RID i ADN.

SPIS TREŚCI	
Podstawa opracowania instrukcji	Str 3

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

Określenia związane z pracą bocznic kolejowych		Str 3
Zmiany i uzupełnienia		Str 11
Postanowienia ogólne		Str 12
1.	Prowadzenie pracy manewrowej	Str 13
1.1.	Ogólne zasady wykonywania manewrów, cel i sposób ich wykonywania	Str 13
1.2.	Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	Str 14
1.3.	Obowiązki kierownika manewrów	Str 15
1.4	Obowiązki manewrowego	Str 18
1.5.	Obowiązki prowadzącego pojazd kolejowy	Str 20
1.6.	Organizacja pracy manewrowej, urządzenia i środki do jej wykonywania	Str 21
1.7.	Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach	Str 21
1.8.	Odrzucanie i staczanie taboru oraz stosowane przy tym ograniczenia	Str 24
1.9.	Hamowanie wagonów	Str 24
1.10.	Sprzęganie wagonów	Str 25
1.11.	Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem	Str 27
1.12.	Manewry z pojazdami kolejowymi zawierającymi towary niebezpieczne, przesyłki o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, przesyłki nadzwyczajne z przekroczoną skrajnią i pojazdami kolejowymi grożącymi wykołaceniem	Str 28
1.13.	Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych	Str 29
1.14.	Posługiwanie się płozami hamulcowymi	Str 31
1.15.	Ogólne zasady zestawiania składów na torze zdawczo – odbiorczym	Str 34
1.16.	Warunki włączania pojazdów kolejowych do składów na torze zdawczo – odbiorczym	Str 34
1.17.	Rozmieszczanie pojazdów kolejowych w składzie na torze zdawczo – odbiorczym	Str 36
1.18.	Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach	Str 36
1.19	Poruszanie się po torach	Str 37
1.20.	Jazda na pojazdach kolejowych	Str 37
1.21.	Postępowanie w razie zdarzeń lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego	Str 38
1.22.	Zdarzenia i wypadki z ludźmi	Str 39

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

2.	Sygnały i wskaźniki stosowane na Boczniczy ZMPG S.A.	Str 40
2.1.	Sygnały zamknięcia toru (Z)	Str 40
2.2.	Sygnały na tarczach manewrowych (Ms)	Str 42
2.3.	Sygnały ogólnego stosowania dawane przez uprawnione osoby (Rm, D)	Str 43
2.4.	Sygnały zatrzymania podawane przenośnymi tarczami (D)	Str 47
2.5.	Sygnał na taborze (Tb)	Str 47
2.6.	Sygnały dawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego (Rp)	Str 48
2.7.	Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)	Str 48
2.8.	Sygnały alarmowe (A)	Str 50
2.9.	Wskaźniki (Wz, W)	Str 51
2.10.	Wskaźniki stosowane w innych przypadkach, niż na zwrotnicach:	Str 55
2.11.	Oznaczenia i napisy ostrzegawcze stosowane na wagonach wymagających szczególnej ostrożności przy wykonywaniu ruchu kolejowego (manewrów)	Str 57
3.	Przewóz Towarów Niebezpiecznych (TN)	Str 58
3.1.	Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych	Str 58
3.2.	Oznakowanie taboru kolejowego	Str 59
3.3.	Ruch kolejowy z pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi	Str 65
4.	Wykaz pracowników, którzy zapoznali się z Instrukcją wewnętrzną określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A. zapoznali	Str 67

Zmiany i uzupełnienia

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

Nr porz.	Zmiana (uzupełnienie) wynika z aktu normatywnego ogłoszonego			Dotyczy ust.	Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	Czytelny podpis osoby wnoszącej zmianę (uzupełnienie)
	Rok	Nr	Poz.			
1	2	3	4	5	6	7
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						

POSTANOWIENIA OGÓLNE

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

1. PROWADZENIE PRACY MANEWRWEJ

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

1. Manewrami nazywamy wszelkie ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach kolejowych. Przesławianie z toru na tor składu manewrowego stojącego na bocznicu, torze zdawczo – odbiorczym, jak również wprowadzenie go na właściwe miejsce (cofanie, podciąganie), należy uważać za manewry.
2. Używane w instrukcji określenie „tabor” obejmuje wszelkie pojazdy kolejowe, tj.; wagony, lokomotywy, pojazdy pomocnicze oraz pojazdy specjalne (techniczno-gospodarcze) znajdujące się na własnych kołach na torze kolejowym.
3. Na bocznicach ZMPG S.A. stosuje się przy wykonywaniu manewrów wyłącznie metodę odstawczą. Zabrania się stosowania odrzutu i metody grawitacyjnej.
4. Składem manewrowym nazywamy pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem, użytym do wykonywania manewrów. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub pomiędzy pojazdem trakcyjnym. Do pojazdów trakcyjnych w rozumieniu postanowień niniejszej instrukcji zalicza się każdy pojazd szynowy z własnym napędem przeznaczony do ciągnięcia lub popychania wagonów nazywany jako pojazd kolejowy z napędem.
4. Celem pracy manewrowej jest:
 - Rozrządzanie składów manewrowych zabranych z toru zdawczo – odbiorczego na poszczególne tory w zależności od przeznaczenia wagonów,
 - zestawianie składów manewrowych i ich podstawianie na tory zdawczo – odbiorcze,
 - przestawianie wagonów z jednego toru na drugi,
 - wymiana grup wagonów,
 - odstawianie wagonów na poszczególne punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 - podstawianie wagonów do wykonania innych czynności dodatkowych, jak: czyszczenia, ważenia, napraw, itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności.
5. Wyróżnia się następujące środki wykonywania pracy manewrowej:
 - odstawianie, przetaczanie taboru pojazdem trakcyjnym,
 - przetaczanie siłą ludzką,
 - przesuwnicą wagonową lub innym urządzeniem technicznym przeznaczonym do przemieszczania pojazdów kolejowych,
 - przetaczanie drogowym pojazdem silnikowym.
6. Zabrania się wykonywania manewrów innymi środkami, niż podano w powyższym punkcie.

1.2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

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

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

2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
 - a) nadzorujący manewry
 - b) kierownik manewrów,
 - c) manewrowy,
 - d) kierujący pojazdem kolejowym,
 - e) pracownicy posterunków nastawczych, nastawiający drogi przebiegu dla manewrów i wydający zezwolenia na jazdy manewrowe,
 - f) inni pracownicy posiadający wymagane kwalifikacje.
3. Na bocznicach ZMPG S.A. ze względu na charakter użytkowania za wyjątkiem I i II rejonu manewrowego okręgu PPT bocznic ZMPG S.A. „tory dojazdowe do terminali towarowych w Porcie Północnym”, (w skrócie bocznic „TD”), nie przewiduje się potrzeby wyznaczania pracownika nadzorującego manewry. W I i II rejonie manewrowym okręgu bocznic „TD”, nadzorującym manewry jest nastawniczy posterunku PPT.
4. Kierownikiem manewrów może być:
 - a) ustawiacz,
 - b) inny pracownik posiadający kwalifikacje do kierowania manewrami na terenie bocznic.
5. Kierownik manewrów może wykonywać pracę samodzielnie lub może być przydzielona mu do pracy manewrowej potrzeba ilość:

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

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

1.3. Obowiązki kierownika manewrów

- 1. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
- 2. Kierownik manewrów wykonuje manewry przy użyciu jednej lokomotywy i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej w przydzielonym rejonie manewrowym.
- 3. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu składów zdawczych, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych.

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

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

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

10. Do obsługi torów ze zwrotnicami przestawianymi przez drużynę manewrową zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu. Przed odbyciem jazdy przez przejazd kolejowy należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
11. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
12. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
13. Kierownik manewrów ponosi osobistą odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu pracy bocznic kolejowej.

1.4. Obowiązki manewrowego

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

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

- czy płozy hamulcowe, kliny i inne przybory do zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
- czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów,
- czy przejazdy kolejowe są wolne od pojazdów kolejowych, w żłóbkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
- czy oświetlenie działa należycie,
- czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych.

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

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

- d) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki; o wykonaniu powyższego zgłosić kierownikowi manewrów.

Wykonanie powyższych czynności należy zgłosić kierownikowi manewrów.

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

1.5. Obowiązki prowadzącego pojazd kolejowy

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

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

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

5. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej prowadzący pojazd kolejowy może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie spalinowej, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
6. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
7. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
8. Podczasjazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. prowadzący pojazd kolejowy, powinien podawać sygnał „Baczność”.

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

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

1.7. Wykonywanie ruchów manewrowych i podawanie sygnałów przy manewrach

1. Przy wykonywaniu manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku – w miarę możliwości od strony spadku. Wyjątkowo na bocznicach położonych na poziomie lub na pochyleniu nie większym niż 2,5‰, można umieszczać pojazd trakcyjny między przetaczanym taborem pod warunkiem, że nie będzie stosowane odrzucanie wagonów. Szczegóły w tym zakresie określone zostały w regulaminach pracy bocznic kolejowych.

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

2. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być sprzęgnięte ze sobą. Grupy wagonów lub pojedyncze wagony należy odpręgać bezpośrednio przed odjazdem lokomotywy lecz po zabezpieczeniu pozostawionego pojazdu kolejowego przed zbiegnięciem.
3. W czasie jazdy pojazdy kolejowe popychane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem.
4. Przed rozpoczęciem manewrowania pojazd kolejowy należy odhamować oraz usunąć spod kół pojazdu kolejowego kliny, względnie płozy hamulcowe.
5. Drogi przebiegu dla manewrów nastawia ustawiacz. Jeżeli wyznaczono do pracy również manewrowego, to na żądanie kierownika manewrów (ustawiacza) nastawia ją wyznaczony manewrowy. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
6. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy.
7. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać pojazdu kolejowego. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, gdy pracownik obsługujący zwrotnicę stwierdzi jej należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.
8. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego.
9. O otrzymaniu pozwolenia ustnego lub za pomocą środków łączności na przejazd składu manewrowego, kierownik manewrów powinien powiadomić prowadzącego pojazd kolejowy (maszynistę).
10. Gdy odebranie sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”, było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie odpowiedniego sygnału, sygnał ten można zastąpić słowami: „Lok nr lub skład manewrowy jechać w kierunku”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.

Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie.

11. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu pojazdu kolejowego wolno dać dopiero po wyjściu pracownika pomiędzy wagonów.
12. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.
13. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób krótki, zwięzły, jasny i wyraźny, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości. W przypadku niejasności na żądanie odbierającego polecenia, bądź informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.
14. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz nie ma przeszkód dla uruchomienia pojazdu kolejowego (płozy

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

15. Usunięcie płóz hamulcowych lub klinów spod kół pojazdów kolejowych, jak i odhamowanie pojazdów kolejowych oraz sprawdzenie ukresów, kierownik manewrów może zlecić manewrowemu, który wykonanie polecenia powinien zgłosić w sposób uprzednio ustalony. Polecenie wykonania ruchu manewrowego daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy (maszynista) nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnały podawane przez niego, manewrowi powinni powtarzać prowadzącemu pojazd kolejowy.
16. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko maszynisty. Jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku.
17. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazywać prowadzącemu pojazd kolejowy (maszyniście) sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się na warunkach określonych w regulaminie pracy bocznic kolejowej, możliwość przekazania maszyniście polecenia przez radiotelefon.
18. Podczas wykonywania manewrów kierownik manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, jego drogę przebiegu, pracowników drużyny manewrowej oraz mógł porozumiewać się z nimi. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego pojazdu kolejowego i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym powinien znajdować się pracownik, który powinien obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał „Stój”. Jeżeli pracownik nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym, wówczas powinien on poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy. W porze ciemnej pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy. Przy dojeżdżaniu w porze ciemnej do stojącego pojazdu kolejowego w celu sprzęgnięcia, przy czole stojącego pojazdu kolejowego powinien znajdować się pracownik i oświetlać latarką stojący pojazd kolejowy. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgnięcia oraz ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprzęgnięciu pojazdów kolejowych.
19. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania pojazdów kolejowych poza i w ukresach torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
20. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych, w związku z czym należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków. Prędkość jazdy manewrowych (jeżeli regulamin nie wprowadza dalszych ograniczeń) nie może przekraczać 25 km/h, z wyjątkiem następujących przypadków:
 - a) 20 km/h – przy przejeździe przez przejazdy kolejowo drogowe i przejścia niestrzeżone,
 - b) 10 km/h – przy wykonywaniu manewrów z wagonami załadowanych, towarem niebezpiecznym z wyjątkiem oznaczonych nalepkami Nr 8 i 15 wg RID (dla których obowiązują prędkości mniejsze), z przekroczoną skrajnią

lub wyjątkowo ciężkimi o masie powyżej 60 ton w jednej sztuce, po uprzednim zawiadomieniu o tym fakcie prowadzącego pojazd kolejowy (maszynistę) przez kierownika manewrów.

c) 5 km/h– jeżeli regulamin pracy bocznic kolejowej nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości:

- przetaczaniu wagonów załadowanych towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 (załącznik 2) oraz cystern oznaczonych pasami różnych kolorów zgodnie z RID i Zał. 2 do SMGS
- przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie,
- przy przetaczaniu wagonów za pomocą silnikowego pojazdu drogowego,

d) 3 km/h– przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego pojazdu kolejowego, oraz przy wykonywaniu manewrów siłą ludzką.

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

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

1.8. Odrzucanie i staczanie taboru oraz stosowane przy tym ograniczenia

1. Na torach bocznic Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. wykonywanie pracy manewrowej przy wykorzystaniu odrzutu i staczania nie ma zastosowania.

1.9. Hamowanie wagonów

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

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

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

Od 2,5‰ do 5‰	12 wag.	12 wag.
Od 5‰ do 8‰	10 wag.	10 wag.
od 8‰ do 10‰	5 wag.	5 wag.
powyżej 10‰	3 wag.	3 wag.

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

1.10. Hamowanie wagonów

1. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być sprzęgnięte ze sobą i z pojazdem trakcyjnym,
2. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
3. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania pojazdów kolejowych będących w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy tabor lub wyjście pomiędzy taboru może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.
4. Przy wchodzeniu pomiędzy pojazdy kolejowe dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia tych pojazdów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy pojazdu kolejowego.
5. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych.
6. Przy łączeniu pojazdów kolejowych w składzie manewrowym należy najpierw założyć na hak sprzęg ciągłowy i odpowiednio skrócić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, dopiero

po tym otworzyć kurki powietrzne. Przy rozłączaniu pojazdów kolejowych czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego. Rozłączone sprzęgi hamulcowe należy założyć na wsporniki. Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów kolejowych.

7. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych w składzie manewrowym oraz sprzęganie pojazdów kolejowych przygotowanych celem włączenia do składu manewrowego należy do obowiązków pracowników wykonujących manewry.
8. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu trakcyjnego przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy, ze składem manewrowym należy do obowiązków drużyny manewrowej. Maszynista w każdym przypadku odpowiedzialny jest za należyte sprzęgnięcie obsługiwanego pojazdu trakcyjnego ze składem manewrowym oraz za otwarcie kurków przewodu hamulcowego, między pojazdem trakcyjnym i składem. Przed połączeniem sprzęgów hamulcowych składu manewrowego z przewodem pojazdu trakcyjnego należy otworzyć kilkakrotnie kurek końcowy przewodu hamulcowego pojazdu trakcyjnego celem usunięcia ewentualnych skroplin i zanieczyszczeń w przewodzie.
9. Przy sprzęganiu pojazdów kolejowych należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka. Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak pojazdu kolejowego łączonego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzęgającego pojazdy kolejowe.
10. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy pojazdami kolejowymi, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem pojazdów kolejowych.
11. Sprzęgi pojazdów kolejowych nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia pojazdów kolejowych należy założyć na haki zarzutowe.
12. Lokomotywa powinna być sprzęgnięta z pierwszym pojazdem kolejowym składu tak, aby zderzaki lekko dotykały do siebie tj. od momentu styku zderzaków skręcić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby.
13. Przy łączeniu poszczególnych pojazdów kolejowych na torze należy zahamować ostatni pojazd kolejowy hamulcem ręcznym lub płozem hamulcowym, ścisnąć lekko skład przy użyciu pojazdu trakcyjnego, a następnie w czasie postoju dokonać kolejnego łączenia pojazdów kolejowych.
14. Przed uruchomieniem pojazdu kolejowego z napędem, kierownik manewrów powinien upewnić się, czy pracownik zatrudniony przy łączeniu wyszedł pomiędzy wagonów.

1.11. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem

1. Pojazdy kolejowe nie będące w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

- a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5‰, wieje silny wiatr itp.,
 - b) po ukończeniu manewrów.
2. W czasie manewrów pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresów, przejazdu kolejowego, przejścia, lub innego miejsca, które powinno być wolne od pojazdów kolejowych, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się pojazdów kolejowych wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny pojazd kolejowy.
 3. W czasie manewrów pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresów, przejazdu kolejowo-drogowego, przejścia, lub innego miejsca, które powinno być wolne od pojazdów kolejowych, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się pojazdów kolejowych wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny pojazd kolejowy.
 4. Zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podpłozowanie, a mianowicie:
 - a) stojący pojazd kolejowy należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych grup pojazdów, lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze itp.); w każdej grupie pojazd kolejowy powinien być sprzęgnięty ze sobą,
 - b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - jeden pojazd – gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - dwóch skrajnych pojazdów – gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów; pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym,
 - c) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia pojazdów kolejowych należy zabezpieczyć płozami hamulcowymi skrajne koła grupy pojazdów lub pojedynczo stojącego pojazdu. Jeżeli w przypadku wskazanym w pkt. 4 lit b) w grupie taboru znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to niezależnie od zahamowania go należy grupę tę zabezpieczyć płozem hamulcowym od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony w którą istnieje możliwość zbiegnięcia pojazdu kolejowego,
 - d) jeżeli tor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5‰, to oprócz zabezpieczenia jak w pkt. 4b należy pojazdy kolejowe zabezpieczyć (podklinować) przed zbiegnięciem od tej strony, w kierunku której istnieje możliwość jego zbiegnięcia w drogę przebiegu dla innych jazd manewrowych.
 5. Do podklinowania pojazdów kolejowych służą płozy hamulcowe. Zabrania się używania do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem lub dla zahamowania odpręgu będącego w ruchu kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. i innych przedmiotów.
 6. Sposób zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem został szczegółowo określony w regulaminach pracy bocznic kolejowych.

7. Za właściwe 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 pracy bocznic. Sposób sprawdzenia należy określić w regulaminie pracy bocznic. Obowiązek zabezpieczenia przed zbiegnięciem pojazdów kolejowych znajdujących się na torach przeznaczonych wyłącznie do użytku innych jednostek organizacyjnych (np. bocznic) należy do pracowników tych jednostek. W przypadku obsługi bocznic bez obecności przedstawiciela obsługiwanej bocznic, obowiązek zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów przy użyciu dostępnych środków używanych do tego celu przez użytkownika bocznic.
8. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnice zabezpieczające pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

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

1. Podczas przetaczania pojazdów kolejowych w pobliżu których pracują ludzie, załadowanych ładunkiem ulegającym przesunięciu, pojazdów kolejowych z przekroczoną skrajnią oraz pojazdów kolejowych załadowanych ładunkiem niebezpiecznym i oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi należy zachować szczególną ostrożność.
2. Podczas manewrowania z wagonami załadowanymi materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować zasadę, aby każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.5 lub 1.6 był oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2. Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi ani wagony z ogniowym źródłem ogrzewania.
3. Zabrania się używania lokomotyw parowych do wykonywania manewrów z wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi.
4. 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.
5. Przed rozpoczęciem manewrowania z ładunkiem wybuchowym i łatwopalnym lub innym ładunkiem niebezpiecznym należy przekonać się:
 - czy okna w wagonach krytych, pokrywy, zawory, spusty i krany cystern są szczelnie zamknięte,
 - czy z wagonów krytych lub cystern nie ma usypów lub wycieków
6. O manewrowaniu z towarem niebezpiecznym, kierownik manewrów powinien uprzedzić drużynę trakcyjną i manewrowych wykonujących manewry z tym towarem.

7. Przy wagonach z ładunkiem materiałów wybuchowych lub łatwo zapalnych zabrania się podgrzewania zamrożonych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
8. Wagony załadowane przesyłkami przekraczającymi skrajnię ładunkową lub wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, powinny być obustronnie oznakowane odpowiednią nalepką.
9. 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.
10. 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.
11. Za pojazdy kolejowe zagrażające wykolejeniem uważa się pojazdy, na których rewident taboru lub inni uprawnieni pracownicy umieścili nalepki określające niezdatność pojazdu do biegu na własnych kołach, a także pojazdy kolejowe niezaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych pojazdu mogące spowodować wykolejenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, wideł maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie lub uszkodzenie zderzaków itp.). Jeżeli na nalepce zostały napisane uwagi odnoszące się do sposobu postępowania z pojazdem kolejowym uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.
12. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych pracowników nalepek umieszczonych na taborze przez rewidentów taboru lub innych uprawnionych pracowników.

1.13. Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych

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

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

1.14. Posługiwanie się płozami hamulcowymi

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

2. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami). Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płóz.
 - typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42, S49, 39, 41,
 - typu PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor żółty – do szyn typu 8, 15, S60,
 - typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy – do szyn typu 8, 15, 40, S42, S49, S60.
3. Zabrania się stosowania płóz o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu szyn.
4. Malowanie płóz dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu.
5. Na bocznicach ZMPG S.A. stosowane są płozy uniwersalne typu PL3 malowane na kolor pomarańczowy, ich ilość i lokalizacja
(rozmieszczenie na terenie bocznic) określone zostały w regulaminach pracy poszczególnych bocznic kolejowych.
6. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w kierunku biegu odprzęgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargę płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
7. Płóz hamulcowych nie wolno 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 płóz można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - c) na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - d) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - e) tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - f) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.
8. Nie wolno używać płóz uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
 - a) nieprzepisowe wymiary,
 - b) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - c) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,

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

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

b) przyczynami zrzucania płoza z szyny mogą być:

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

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

16. Po zestawieniu składu manewrowego należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich płozów hamulcowych spod pojazdów kolejowych, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych pojazdów dla zabezpieczenia składu manewrowego przed zbiegnięciem.
17. Po ukończeniu manewrów manewrowi (ustawiacz) powinni usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.

1.15. Ogólne zasady zestawiania składów na torze zdawczo– odbiorczym

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

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

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

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

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

- c) miejscowe wytarcie koła na powierzchni toczonej o długości ponad 60 mm i nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm,
- d) pęknięcie ostoji, wózka, części zawieszenia, sprężyn nośnych (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub ułamanie wideł maźniczych lub zwór), luźne widły maźnic lub z brakiem nitów,
- e) złamanie koziółka sprężyny nośnej (resora),
- f) przesunięcie sprężyny nośnej (resora) lub pióra resora,
- g) pęknięcie lub złamanie głównego pióra sprężyny nośnej,
- h) nieprawidłowe działanie lub uszkodzenia haka ciągowego, cięgła, sprzęgu śrubowego,
- i) złamanie słupka narożnego,
- j) złamanie lub pęknięcie poduszek pod zbiornikiem cysterny,
- k) przesunięcie zbiornika cysterny,
- l) przechylenie pudła wagonowego ponad 75 mm w wagonie towarowym,
- m) uszkodzenie maźnicy powodujące wyciekanie smaru,
- n) brak elementu zabezpieczającego zestawu kołowe (w kształcie litery „T”) w wózkach typu 25 TN.

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

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

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

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

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

1.18. 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:
 - chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - gwizdek,
 - kask i rękawice ochronne,
 - kamizelkę ostrzegawczą.
3. Kierownik manewrów powinien być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą (kierowcą) pojazdu trakcyjnego.

1.19. Poruszanie się po torach

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

5. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
6. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu manewrów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
7. Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
8. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
9. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.
10. W razie potrzeby przeniesienia materiałów, przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać norm określonych odrębnymi przepisami BHP.

1.20. Jazda na pojazdach kolejowych

1. Pracownik jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt wagonu.
2. W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
 - wychylać się poza skrajnię taboru,
 - przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
 - przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
 - przebywać na stopniach taboru od strony wysokich ramp i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,
 - przebywać na stopniach taboru w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń, estakad itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
 - przebywać na stopniach wejściowych do lokomotyw,
 - zajmować miejsca w wagonie załadowanym towarami niebezpiecznymi,
 - przebywać na zderzakach wagonów, sprzęgach wagonów, ładunkach na wagonach, dachach wagonów.

Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.

1.21. Postępowanie w razie zdarzeń lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

*Instrukcja wewnętrzna
określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia
ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.*

1. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego (wykonywania pracy manewrowej) należy zastosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy jest to niemożliwe – do zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa pracy manewrowej lub o wypadku kolejowym, powinien zgłosić to niezwłocznie kierownikowi manewrów (ustawiaczowi).
3. Kierownik manewrów (ustawiacz), który otrzymał zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić wyznaczonego pracownika użytkownika bocznic ZMPG S.A. i dyżurnego ruchu stacji od której bocznic odgałęzia się, którzy wstrzymują obsługę bocznic.
4. Wyznaczony pracownik użytkownika bocznic w przypadku zaistnienia wypadku jest obowiązany powołać komisję kolejową w celu ustalenia przyczyn wypadku i opracowania środków zaradczych.
5. Zatajenie lub próba zatajenia zaistniałego wypadku jest zabronione,
6. Na bocznic ZMPG S.A. sposób prowadzenia prac komisji kolejowej opisuje Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym – Dziennik Ustaw 2016 r., poz. 369,
4. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu jazdy manewrowych, należy przedsięwziąć odpowiednie środki w celu usunięcia tej przeszkody, a jeżeli nie jest to możliwe, zagrożone miejsce osłonić sygnałami „Stój”, a w razie potrzeby podawać sygnał „Stój” oraz wezwać pomoc.
5. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego (wykonywania manewrów), może dopiero wtedy opuścić miejsce zagrożenia, gdy wykonał wszystkie czynności zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.
6. W przypadku wypadku z taborem na bocznic należy niezwłocznie osłonić sygnałami „Stój” tor, na którym powstał wypadek i zgłosić o tym jak w ust. 2 i 3.
7. Na miejscu wypadku kierownik manewrów (ustawiacz), a gdy go nie ma prowadzący pojazd kolejowy z napędem, powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku (osłonięcie sygnałami, zgłoszenie itp.) oraz zapewniające niesienie pomocy ofiarom wypadku, zabezpieczenie śladów, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku oraz zabezpieczenia mienia kolejowego, zakładu, ładunku, itp.
8. W przypadku niezatrzymania się pojazdem kolejowym z napędem lub składu manewrowego w miejscu, w którym miał się on zatrzymać, należy sprawdzić stan i działanie hamulców według postanowień określonych w instrukcji przewoźnika kolejowego.
9. Jeżeli kierownik manewrów (ustawiacz) lub inny pracownik spostrzegł lub dowiedział się, że grupa manewrowa lub pojazdy kolejowe bez pozwolenia (uzgodnienia) wjechały na teren bocznic albo, że zbiegły samoczynnie z miejsca ich pozostawienia, co bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ludzi lub pojazdów kolejowych, należy postępować w następujący sposób:
 - a) zatrzymać grupę manewrową, pojazd kolejowy przy użyciu dostępnych środków,

- b) jeżeli jest to możliwe należy podawać sygnały alarmowe (sygnały D 2 i D 3 jeżeli jest to pojazd kolejowy z napędem lub pojazd kolejowy z napędem połączony z pojazdami kolejowymi) i ostrzec pracowników pracujących na tym torze i torach sąsiednich,
- c) osłonić przejazdy kolejowe, usunąć z toru i skrajni sprzęt oraz przybory ładunkowe,
- d) powiadomić dyżurnego ruchu stacji od której bocznicą odgałęzia się, jeżeli (skład manewrowy), pojazdy kolejowe stacją z kierunku bocznic na tory tej stacji.

1.22. Zdarzenia i wypadki z ludźmi

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

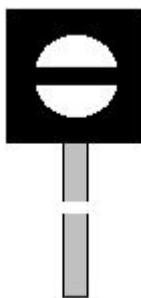
2. Sygnały i wskaźniki stosowane na Bocznicach ZMPG S.A.

2.1. Sygnały zamknięcia toru (Z)

1. Sygnały zamknięcia toru **Z 1 „Stój”** stosuje się na:
 - na kozłach oporowych,
 - wykolejnicach.
2. Sygnały zamknięcia toru **Z 1 „Stój”** kozłach oporowych wygląda następująco: _____

Dzienny i nocny

Kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy

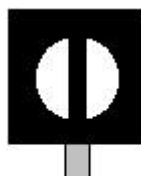
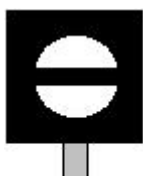


W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stałe sygnał Z 1 „Stój” ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypywany piaskiem, a przy rampach – z prawej strony toru, na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego.

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

3. Sygnały na wykolejnicy (Z) wyglądają następująco:

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



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

Na wykolejnicach na torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się lub manewruje się sporadycznie, a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału, można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, które mogą być wykonane z materiałów odbłaskowych, dających takie samo wskazanie, jakie dają latarnie sygnałów Z1 Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2 Wk „wykolejnica zdjęta z toru”.

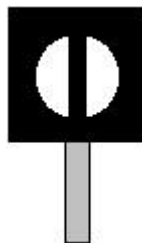
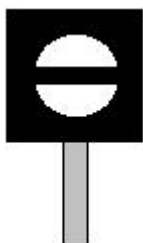
Sygnały na wykolejnicach służą do oznaczania, czy wykolejnica jest na torze, czy też zdjęta z toru

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

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

4. Sygnały na wadze wagonowej (Z) wyglądają następująco:

Sygnał Z1 Wg „Stój, wjazd zabroniony”	Sygnał Z2 Wg „Wjazd dozwolony”
Dzienny i nocny	Dzienny i nocny
Kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy	Kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy

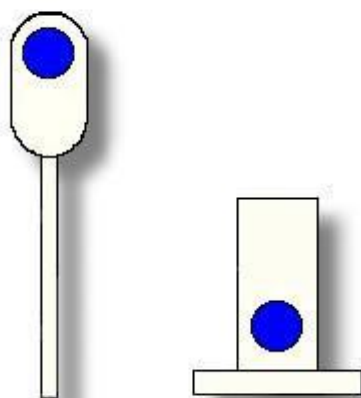


Jako sygnału na wagach wagonowych używa się latarni oszklonych szkłem koloru mlecznego lub tarcz nieoświetlonych, które wskazują jednakowe sygnały we dnie i w nocy. Latarnie sygnałów na wagach wagonowych mają z tyłu dwa mleczne białe światła, które ułożone w linii pionowej oznaczają „Wjazd dozwolony”, a ułożone w linii poziomej „Stój, wjazd zabroniony”.

2.2. Sygnały na tarczach manewrowych (Ms)

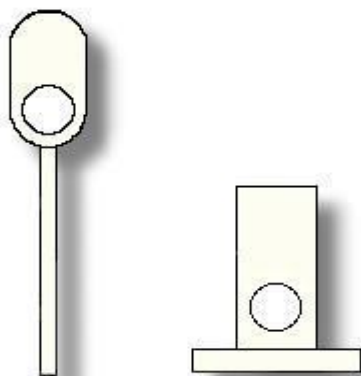
Tarcza manewrowa świetlna składa się z umieszczonej na słupie lub podstawie, lub zawieszanej obok toru oprawy (głowicy) z jedną lub dwiema lampami w jednym pionie. Na tarczy manewrowej stosuje się światła koloru niebieskiego i matowobiałego. Na tarczy tej można wyświetlić następujące obrazy sygnałowe:

Sygnał Ms 1 ”Jazda manewrowa zabroniona”



Dzienny i nocny: jedno światło niebieskie na tarczy manewrowej **Sygnał Ms 2**

”Jazda manewrowa dozwolona”



Dzienny i nocny: jedno matowobiałe światło na tarczy manewrowej.

Jeżeli nie jest możliwe podanie na tarczy manewrowej sygnału Ms 2, manewrujący tabor kolejowy może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy upoważniony

pracownik da zezwolenie na jazdę oraz sygnał odpowiednio Rm 1 "Do mnie" lub Rm 2 "Ode mnie".

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

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

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

Sygnał Rm 1 „Do mnie”

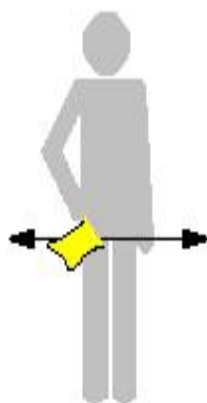
Dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

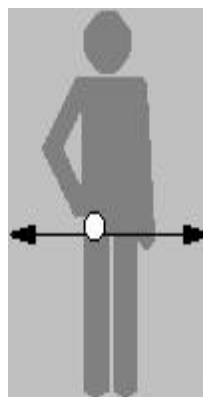
Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego
lub ręka poruszana poziomo



Nocny

Ręczna latarka lub białym światłem poruszana
poziomo



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

Sygnal Rm 2 „Ode mnie”

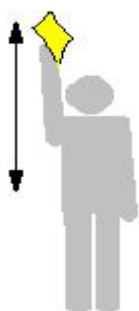
Jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

Dzienny

Chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo



Nocny

Ręczna latarka z białym światłem poruszana pionowo



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

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

Sygnal Rm 3 „Zwolnić”

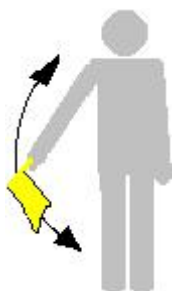
kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką



i jednocześnie

Dzienny

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



Nocny

Latarka sygnałowa z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół



Sygnal Rm 4 „Stój”

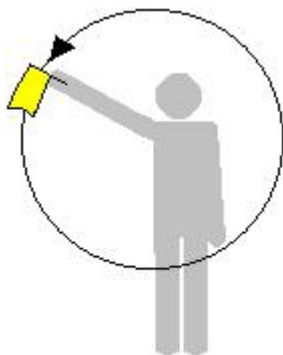
Trzy krótkie, szybko po sobie następujące, tony gwizdkiem lub trąbką kilkakrotnie powtórzone

... ..

I jednocześnie

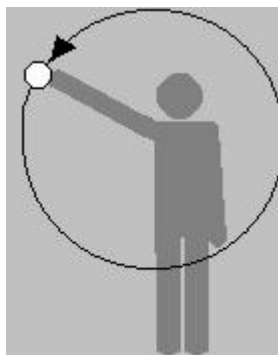
Dzienny

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



Nocny

Zataczanie okręgu ręczną latarką z białym światłem



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

Sygnal Rm 6 „Docisnąć”

Dwa krótkie tony gwizdkiem lub trąbką

..

i jednocześnie

Dzienny

Kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk



Nocny

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

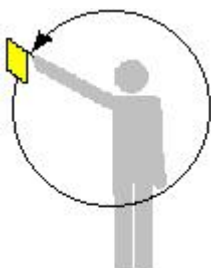


Sygnal **Rm 6** oznacza, że należy nacisnąć na tabor kolejowy w celu sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia.

Sygnal D 2 „Stój” dawany ręcznie

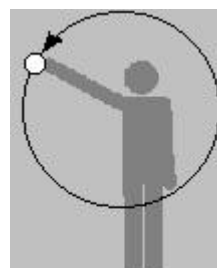
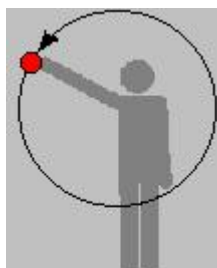
Dzienny

Zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką



Nocny

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



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

- jeżeli zachodzi konieczność zatrzymania składu manewrowego, a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania innych sygnałów zatrzymania,
- jeżeli przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym manewrującym pojeździe kolejowym lub pojeździe pomocniczym, maszynie torowej zauważy się niewłaściwość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub spowodować straty materialne,
- jeżeli na torze znajdują się ludzie lub większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.
- Sygnal D 2 „Stój” należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty pojazdu trakcyjnego.

W trakcie manewrów sygnal „Stój” powinien być dawany jednocześnie ręcznie, za pomocą chorągiewki koloru żółtego oraz dźwiękowo (sygnału Rm 4).

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

Trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone

... ..

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

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

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

2.4. Sygnały zatrzymania podawane przenośnymi tarczami (D)

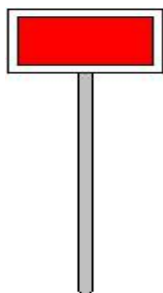
1. Sygnały zatrzymania są podawane przenośnymi tarczami, chorągiewką, latarką ręczną, gwizdkiem, trąbką lub ręką.

2. Sygnał zatrzymania wygląda następująco:

Sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania

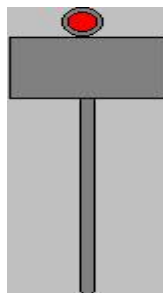
Dzienny

Prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką



Nocny

Czerwone światło pośrodku nad tarczą



3. Przenośną tarczę zatrzymania (sygnał D1) ustawia się w osi toru.

4. Sygnał **D 1 „Stój”** stosuje się:

- a) jeżeli stan toru lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego składów manewrowych (grup zdawczych),
- b) w razie zamknięcia toru bocznikowego lub jego części,

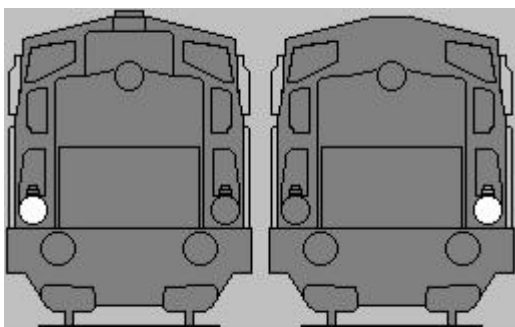
5. Tarczę zatrzymania D 1 w obrębie bocznicy ustawia się zasadniczo w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte. Gdyby warunki miejscowe nie pozwalały na ustawienie jej we wskazanej odległości, wówczas można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100 m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie bocznicy nie umieszcza się przenośnej tarczy ostrzegawczej.

2.5. Sygnał na taborze (Tb)

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

Dzienny i Nocny

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



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

Sygnał Rp 1 „Baczność”

Jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy



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

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

2.7. Sygnały dawane przy próbie hamulców zespolonych (Rh)

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

Sygnał Rh 1 „Zahamować”

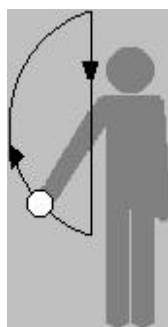
Dzienny

Wyciągnięte ręce składane nad głową
zakreśleniem półkola



Nocny

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



Sygnał Rh 2 „Odhamować”

Dzienny

Wyciągnięta ręka, poruszana po łuku nad głową



Nocny

Ręczna latarka z białym światłem poruszana po łuku nad głową



Sygnał Rh 3 „Hamulce w porządku”

Dzienny

Ręka wyciągnięta nad głowę trzymana poziomo



Nocny

Latarka ręczna z białym światłem, trzymana pionowo nad głową



2.8. Sygnały alarmowe (A)

1. Sygnały alarmowe wyglądają następująco:

Sygnał A 1 „Alarm”

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

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



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

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

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

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

2. Sygnał pożarowy:

Sygnał A 2 „Pożar”

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



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

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

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

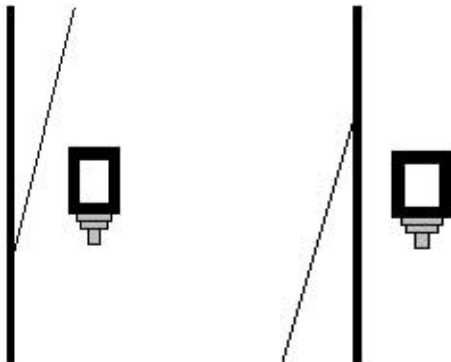
Niezależnie od tego, personel kolejowy powinien natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu pracy bocznicy kolejowej.

2.9. Wskaźniki (Wz, W)

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

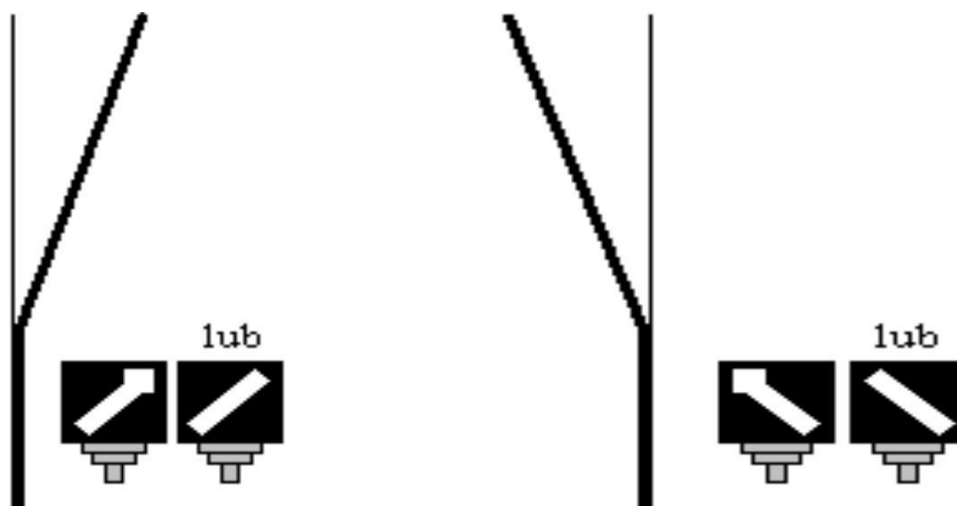
Wskaźnik Wz 1 „Jazda na wprost”: zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza;

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

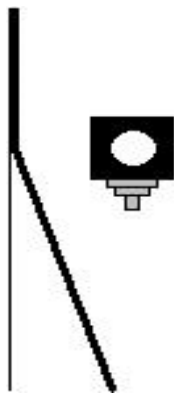


Wskaźnik Wz 2 „Jazda na ostrze”: zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych – w kierunku łuku o mniejszym promieniu, przy rozjazdach dwustronnych łukowych – po jednym z łuków.

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



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

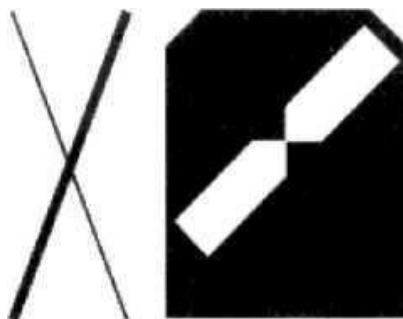


Biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy .

3. Jako wskaźników na zwrotnicach do oznaczania ich położenia używa się latarni oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowo, zarówno we dnie, jak i w nocy. Dopuszcza się stosowanie zamiast latarni tarcz nieoświetlonych nadających takie same sygnały jak latarnie. Zaleca się aby takie tarcze były odblaskowe.
4. Latarnie ze wskaźnikami Wz 1, Wz 2, Wz 3 ustawia się przy rozjazdach zwyczajnych, pojedynczych rozjazdach krzyżowych, łukowych i rozjazdach skupionych obok rozjazdu na początku każdej zwrotnicy.

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

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



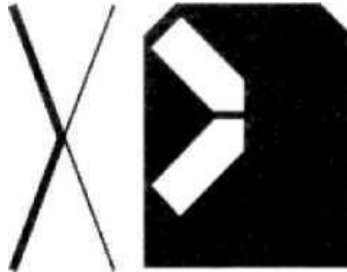
Wskaźnik Wz 6 „Jazda po prostej w lewo”: jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem.

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



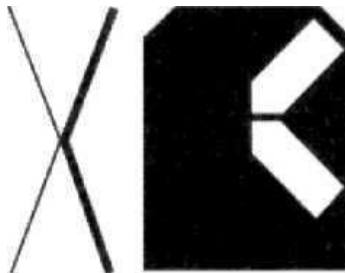
Wskaźnik Wz 7 „Jazda po łuku w lewo”: jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem.

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



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

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

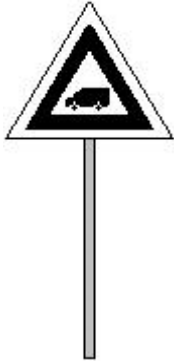


5. Jako wskaźników na zwrotnicach rozjazdów podwójnych krzyżowych używa się latarni ze szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowo w dzień jak i w nocy.. Dopuszcza się stosowanie zamiast latarni tarcz nieoświetlonych nadających takie same sygnały jak latarnie. Zaleca się aby takie tarcze były odbłaskowe.
6. Latarnie ze wskaźnikami Wz 5, Wz 6, Wz 7 i Wz 8 ustawia się przy podwójnych rozjazdach krzyżowych, a mianowicie jedną latarnię w środkowej części rozjazdu – z boku.
7. Częściowe ukazanie się trzeciej strzały mlecznego koloru na latarni ze wskaźnikiem Wz 5, Wz 6, Wz 7 lub Wz 8 wskazuje, że iglica nie przylega do opornicy i oznacza, że jazda na zwrotnicę jest zabroniona.

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

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

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



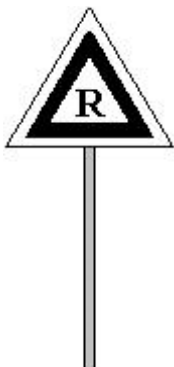
Wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami wszystkich kategorii i przejściami kolejowymi według zasad podanych w Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie –Dziennik Ustaw z dnia 30 października 2015r. poz. 1744,

Na bocznicach ZMPG S.A.. obowiązuje zasada, iż wskaźnik W 6a ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy,

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

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

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

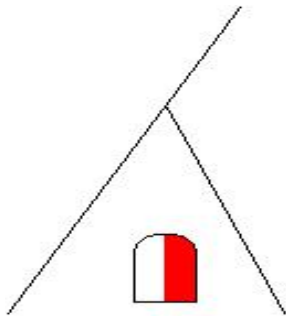


1. Wskaźnik W 7 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp 1 „Baczność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze.

2. Wskaźnik W 7 ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych.
3. Na bocznicy ZMPG S.A. obowiązuje zasada, iż wskaźnik W 7 ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy.
4. Wskaźnika W 7 w porze nocnej nie oświetla się. Powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiałów odblaskowych.

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

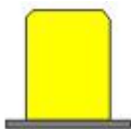
Wskaźnik w postaci biało-czerwonego słupka (słupek ukresowy).



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

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

Wskaźnik w postaci żółtego słupka ustawionego przy torze

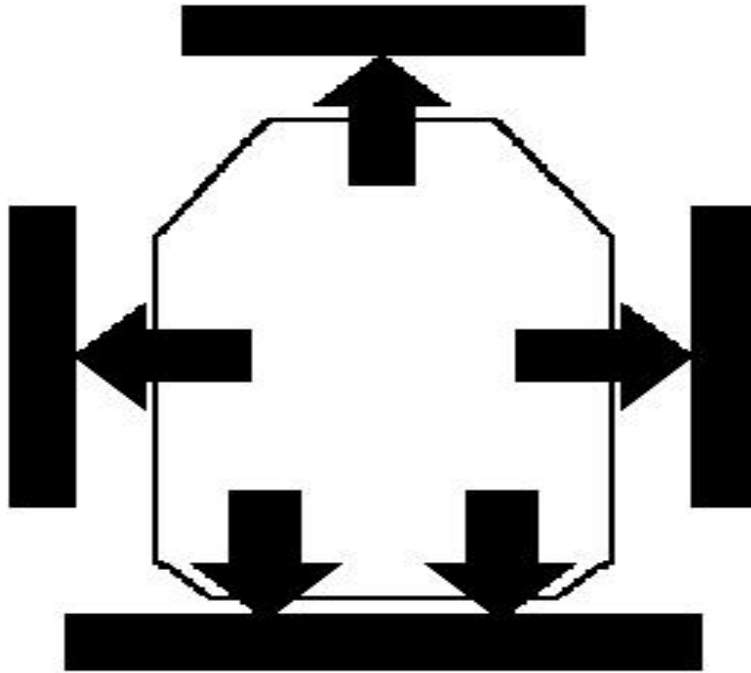


Wskaźnik W 23 oznacza miejsce, przed którym przetaczany tabor kolejowy powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy,

Wskaźnika W 23 nie oświetla się.

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

Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych z przekroczoną skrajnią:



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

3. Przewóz Towarów Niebezpiecznych (TN)

3.1 Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych

1. Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie całego procesu przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia lub wypadku, mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
2. W zakresie transportu kolejowego towary niebezpieczne definiuje się jako towary, których przewóz jest zabroniony, albo dopuszczony na ściśle określonych warunkach, zawartych w przepisach szczególnych tj. w Regulaminie RID i w Załączniku 2 do Umowy SMGS.
3. W rozumieniu tych przepisów, do towarów niebezpiecznych zalicza się materiały i przedmioty zaklasyfikowane do jednej z niżej wymienionych klas:

Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi

Klasa 2 Gazy

Klasa 3 Materiały zapalne ciekłe

Klasa 4.1 Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące oraz materiały wybuchowe odczulone stałe

Klasa 4.2 Materiały podatne na samozapalenie

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne

Klasa 5.1 Materiały utleniające

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

Klasa 6.1 Materiały trujące

Klasa 6.2 Materiały zakaźne

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

Klasa 8 Materiały żrące

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

A. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych

1. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu do właściwej klasy niebezpieczeństwa oraz grupy pakowania. Klasę niebezpieczeństwa określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadający kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.

Grupa pakowania określa stopień natężenia stwarzanego zagrożenia:

- a) grupa pakowania I - materiały stwarzające duże zagrożenie,
- b) grupa pakowania II - materiały stwarzające średnie zagrożenie,
- c) grupa pakowania III - materiały stwarzające małe zagrożenie

2. W przypadku, gdy nadawca zamierza nadać do przewozu na ogólnych warunkach towar wymieniony w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych, list przewozowy wypełniania się zgodnie z regulaminem RID dział 5.4 oraz punkt 1.4.2.1.1 RID

B. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR)

Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka jest to grupa towarów wyodrębniona z towarów niebezpiecznych, które użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, tj. do celów terrorystycznych mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub szczególnie w przypadku klasy 7, masowe zakłócenia społeczno-gospodarcze.

Zgodnie z postanowieniami RID/Załącz. 2 do SMGS dział 1.10 wszyscy uczestnicy przewozu TWR mają obowiązek sporządzenia „Planu zapewnienia bezpieczeństwa” oraz przeprowadzenia niezbędnego szkolenia personelu biorącego udział w procesie przewozu tej grupy towarów.

C. Warunki dotyczące opakowań oraz taboru przeznaczanego do przewozu towarów niebezpiecznych

1. Tabor zbiornikowy (cysterny kolejowe) musi być oznakowany zgodnie z obowiązującymi przepisami. Nie dopuszcza się do przewozu taboru zbiornikowego z przekroczonym terminem ważności rewizji okresowej zbiornika, za wyjątkiem przewozu taboru z próżnym zbiornikiem w celu przeprowadzenia badań okresowych zbiornika.
2. Cysterny przeznaczone do przewozu gazów klasy 2, muszą posiadać zestawy kołowe bezobrotowe (monobloki).

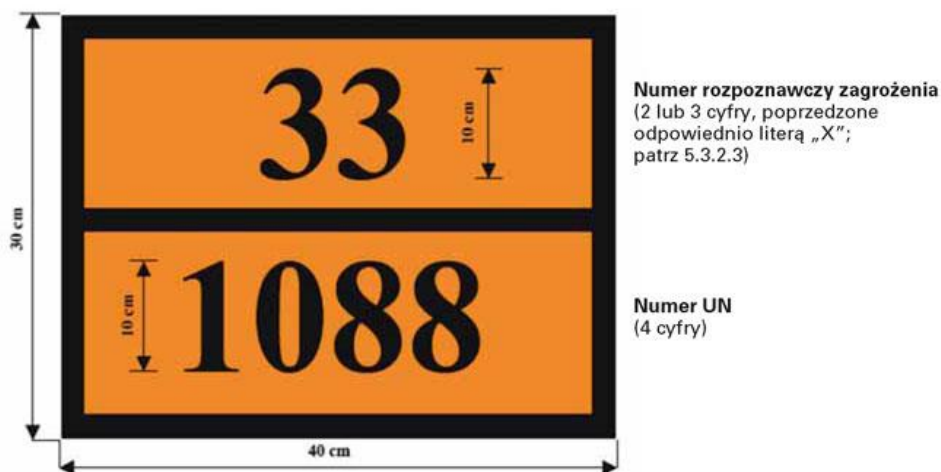
3.2 Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

A. Zasady oznakowania taboru

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej na każdej ścianie bocznej wagonów – cystern, wagonów – baterii, wagonów z odejmowalnym zbiornikiem kontenerów – cystern, wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC), cystern przenośnych, wagonów do przewozu towaru luzem, kontenerów małych lub wielkich do przewozu towaru luzem.
2. Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nie oczyszczonych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych.
3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych, oczyszczonych wagonów po materiałach niebezpiecznych, nadawca zobowiązany jest do usunięcia lub zasłonięcia tablic identyfikacyjnych i nalepek ostrzegawczych.
4. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione pasem koloru czarnego o szerokości 15 mm. Oznaczenie to może być w postaci : płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej, rysunku lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia. Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.

Numer identyfikacyjny zagrożenia (2 lub 3 cyfry, które w określonych przypadkach mogą być poprzedzone literą „X”) – trzy cyfry przy liczbie różnych zagrożeń większej niż jedno, „X” dla materiałów reagujących niebezpiecznie z wodą (patrz punkt 5.3.2.3, RID).

Numer identyfikacyjny materiału (4 cyfry) - patrz dział 3.2 Tablica A, RID



Numer identyfikacyjny oznaczający zagrożenie musi być umieszczony w górnej części, zaś numer identyfikacyjny oznaczający dany towar w dolnej części tablicy (wg działu 5.3 RID / Zał. 2 do Umowy SMGS). Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy.

B. Nalepki ostrzegawcze

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić na przesyłce nalepki ostrzegawcze.
2. Wzory nalepek podane są punkcie 5.2.2.2 regulaminu RID
3. Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu. Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.
4. Wymiary nalepek:
nalepka ostrzegawcza – romb o boku co najmniej 100 mm,
duża nalepka ostrzegawcza – romb o boku co najmniej 250 mm.
5. Na przesyłkach z towarami niebezpiecznymi, które pod względem oznakowania muszą odpowiadać również przepisom dotyczącym innych środków przewozowych (np. w przewozach promowych), powinny być umieszczone dodatkowo nalepki ostrzegawcze odpowiadające postanowieniom tych przepisów (np. morskich).

Wzory nalepek zgodnie z RID pkt. 5.2.2.2.

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi



(Nr 1)

Podklasy
1.1, 1.2 i 1.3



(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(Nr 1.6)

Podklasa 1.6

Zagrożenie klasy 2

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy palne

(Nr 2.2)

Gazy niepalne, nietrujące



(Nr 2.3)

Gazy trujące

Zagrożenie klasy 3

Materiały zapalne ciekłe



Zagrożenie klasy 4

Zagrożenie klasy 4.1

Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące i materiały wybuchowe odczulone stałe



(Nr 4.1)

Zagrożenie klasy 4.2

Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

Zagrożenie klasy 4.3

Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne



Zagrożenie klasy 5

Zagrożenie klasy 5.1 Materiały utleniające



Zagrożenie klasy 5.2 Nadtlenki organiczne

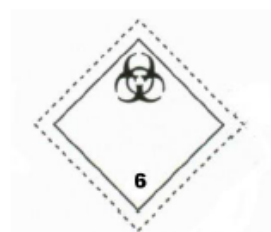


Zagrożenie klasy 6

Zagrożenie klasy 6.1 Materiały trujące



Zagrożenie klasy 6.2 Materiały zakaźne



Zagrożenie klasy 7

Materiały promieniotwórcze



(Nr 7A)

kategoria I-BIAŁA



(Nr 7B)

kategoria II-ŻÓŁTA



(Nr 7C)

kategoria III- ŻÓŁTA



(Nr 7D)

Materiały promieniotwórcze
(tylko duża nalepka)



(Nr 7E)

Materiały rozszczepialne klasy 7

Zagrożenie klasy 8

Materiały żrące



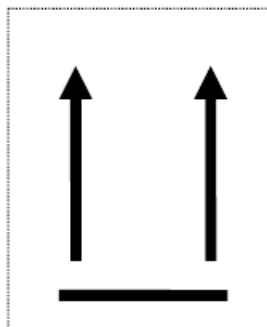
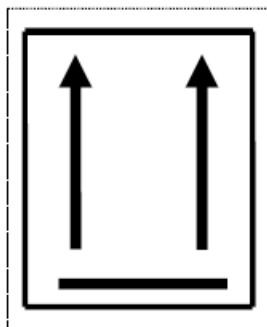
Zagrożenie klasy 9

Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

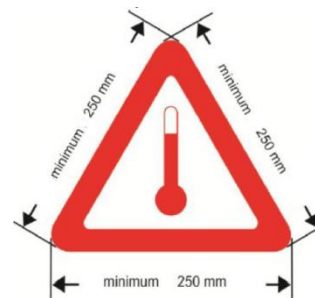


Strzałki kierunkowe

Opakowania kombinowane z opakowaniami wewnętrznymi zawierającymi materiały ciekłe, opakowania pojedyncze wyposażone w urządzenia odpowietrzające oraz naczynia kriogeniczne do przewozu gazów schłodzonych skroplonych powinny być czytelnie oznakowane strzałkami kierunkowymi wskazującymi prawidłowy kierunek ustawienia przesyłki.



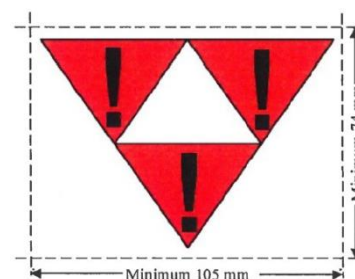
Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze



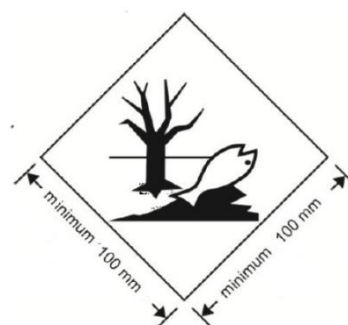
Ostrożnie Przetaczać



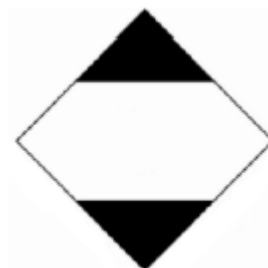
Zakaz odrzutu i staczania



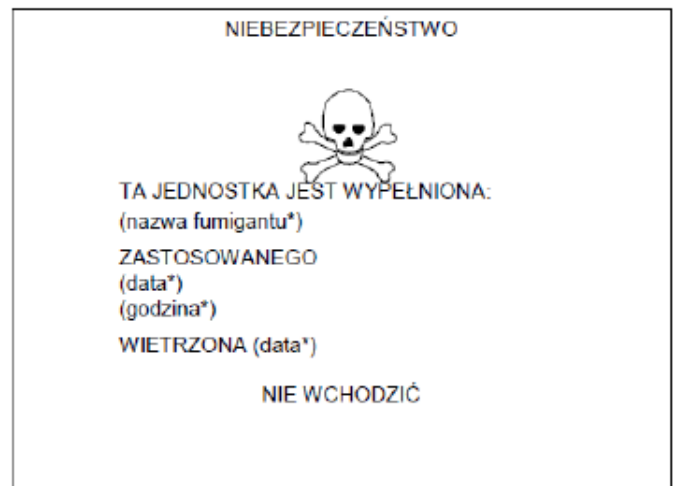
Zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji



Znak dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych.



Znak ostrzegawczy fumigacji



Znak dla materiałów używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania



Znak akumulatorów litowych

3.3. Ruch kolejowy z pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi „TWR”

1. Wagony z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR, należy przewozić pociągami towarowymi w sposób gwarantujący jak najmniejszą liczbę postojów, prac manewrowych i najszybszy dowóz do stacji przeznaczenia.
2. W celu zminimalizowania możliwości kradzieży lub niewłaściwego użycia towarów niebezpiecznych, w tym TWR, pracownicy posterunków technicznych i pracownicy



przewoźników w zakresie swoich obowiązków zobowiązani są do zachowania wzmożonej czujności podczas jazdy manewrowych, przejazdu lub postoju pociągu z tymi towarami.

3. Dla zapewnienia obiegu informacji i prowadzenia obserwacji pociągów z towarem niebezpiecznym, w tym z TWR, należy zapewnić przekazywanie informacji pomiędzy przewoźnikami a zarządcami infrastruktury na których odbywa się przewóz.
4. Procedury postępowania z przesyłkami TWR, z uwzględnieniem warunków miejscowych zawarte są w „planach zapewnienia bezpieczeństwa” sporządzonych zgodnie z postanowieniami działu 1.10 RID/Zał. 2 do SMGS.
5. Obserwacja wagonów z przesyłką towaru niebezpiecznego, w tym z TWR, Polega na wzrokowej ocenie rejonu stacji lub bocznicy w której znajduje się przesyłka przez personel posterunków ruchu i pracowników przewoźników, ze zwróceniem szczególnej uwagi na wszelkie zauważone nieprawidłowości.
6. Kierownik manewrów (ustawiacz) winien powiadomić drużynę trakcyjną o wykonywaniu ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi załadowanymi towarem niebezpiecznym „TWR”.
7. Każdy pojazd kolejowy (wagon) załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi wzorów nr 1, 1.5 lub 1.6, powinien być oddzielony odległością ochronną od pojazdów kolejowych (wagonów) oznaczonych dużymi nalepkami ostrzegawczymi wzorów 2.1, 3, 4.1,4.2, 4.3, 5.1 lub Wymaganie tej odległości ochronnej jest spełnione, jeżeli odległość zmierzona pomiędzy tarczami zderzaków wynosi co najmniej 18 m lub odpowiada dwóm pojazdom kolejowym (wagonom) dwuosiowym lub jednemu pojazdowi kolejowemu (wagonowi) cztero- lub więcej osiowemu, co jest zgodne z działem 7.5.3. RID lub Załącznika 2 do Umowy SMGS.
8. Prędkość ruchu kolejowego w tych przypadkach powinna wynosić do 5 km/h. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych może odbywać się tylko podczas postoju.
9. **Rozrządzanie tych pojazdów kolejowych może odbywać się tylko metodą odstawczą.**
10. Przed rozpoczęciem ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi załadowanymi towarami niebezpiecznymi „TWR” kierownik manewrów (ustawiacz) powinien sprawdzić czy zawory, spusty, krany itp. pojazdów kolejowych (wagonów – cystern) są szczelnie zamknięte oraz czy nie ma wycieków, ulatniania oparów, wysypywania się substancji.
11. Po przygotowaniu składu manewrowego złożonego z pojazdów kolejowych załadowanych towarem niebezpiecznym „TWR” kierownik manewrów dokonuje podstawienia tych pojazdów na punkt ładunkowy według dyspozycji przedstawiciela Bocznicy.
12. W przypadku stwierdzenia na bocznicy wycieku, wysypywania się substancji lub ulatniania się oparów z pojazdów kolejowych drużyna manewrowa i trakcyjna natychmiast powiadamia Straż Pożarną, który podejmuje działania zapobiegawcze.

3.4 Warunki kursowania wagonów z przesyłkami nadzwyczajnymi

1. Ładunkiem o przekroczonej skrajni nazywamy taki ładunek, którego wysokość lub szerokość po załadunku na pojazd kolejowy (wagon) nie mieszczą się w granicach skrajni taboru, oraz taki ładunek, który w czasie znajdowania się pojazdu kolejowego (wagonu) na łukach ze względu na swą długość i kształt wystaje na bok lub w pionie poza obowiązującą na kolei skrajnię ładunkową.
2. Jako przesyłki nadzwyczajne traktuje się również pojazdy kolejowe toczące się na własnych kołach nieoznaczone znakami RIV, RIC lub MC, a także pojazdy kolejowe o skrajni 0-WM i 1-WM.

3.5 Manewry z wagonami załadowanymi towarem niebezpiecznym

1. Ruch kolejowy (manewry) pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi należy ograniczyć do niezbędnych potrzeb. Ruch kolejowy (manewry) należy wykonywać w obecności kierownika manewrów (drużyna manewrowa w składzie: ustawiacz i manewrowy, lub sam ustawiacz) i powiadomić drużynę trakcyjną
2. Przy wykonywaniu ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi drużyna manewrowa nie może zajmować miejsca na stopniach pojazdów kolejowych.
3. Przed rozpoczęciem ruchu kolejowego (manewrów) z towarami niebezpiecznymi, kierownik manewrów powinien sprawdzić, czy zawory, spusty i krany pojazdów kolejowych (cystern) są szczelnie zamknięte oraz czy nie ma wycieków.
4. Przy wagonach z towarem wybuchowym lub łatwopalnym zabrania się podgrzewania zamarzniętych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
5. W czasie prac manewrowych wagonów z materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować zasadę, aby każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.5 lub 1.6 był oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2.
Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.
6. Prędkość! jazd manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym z uwagi na krótkie odcinki torów, występujące spadki i inne utrudnienia na bocznicach nie może przekraczać 5 km/godz.
7. Wykonywanie manewrów na bocznicach realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.
8. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną tak aby ich zderzaki były naciśnięte.

3.6 Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznic

Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznic, określone zostały w Rozdziale 4 Ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych:

- nadzór nad przestrzeganiem przepisów dotyczących przewozu kolejną towarów niebezpiecznych;
- nadzór nad przestrzeganiem procedur służących zachowaniu zgodności z przepisami dotyczącymi identyfikacji przewożonych towarów niebezpiecznych;
- nadzór nad przestrzeganiem procedur służących sprawdzeniu wyposażenia używanego do transportu, załadunku i rozładunku towarów niebezpiecznych;
- nadzór nad prawidłowością szkolenia pracowników przedsiębiorstwa włącznie ze zmianami do przepisów oraz postępowania z dokumentacją szkoleniową;
- wprowadzenie prawidłowych procedur ratowniczych w zakresie wypadków i wydarzeń, które mogą zagrażać bezpieczeństwu podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych
- udział w prowadzonych dochodzeniach oraz o ile jest to wymagane sporządzanie raportów na temat poważnych wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
- wprowadzanie odpowiednich środków w celu przeciwdziałania powtarzaniu się wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów;
- przeprowadzanie kontroli – czy pracownicy związani z przewozem lub wykonujący operacje ładunkowe z towarami niebezpiecznymi zapoznali się ze szczegółowymi procedurami i instrukcjami;

- wprowadzanie procedur kontrolnych służących sprawdzeniu – czy środek transportu zaopatrzony jest w wymagane dokumenty i sprzęt awaryjny oraz czy takie dokumenty i sprzęt odpowiadają przepisom;
- wprowadzanie procedur kontrolnych służących sprawdzeniu przestrzegania wymagań dotyczących załadunku i rozładunku;
- wprowadzania planów bezpieczeństwa zgodnie z pkt. 1.10.3.2. RID/zał. 2 do SMGS.

4. Wykaz pracowników, którzy zapoznali się z Instrukcją wewnętrzną określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A

LP.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Data	Podpis
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				

9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				