

Tytuł:

**Instrukcja o technice wykonywania manewrów
Br-34**Data wydania:
2017/...../.....Obowiązuje od dnia:
2017/...../.....**Strona 1 z 48**

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Warszawa 2017 r.

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz.1594, z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....

Strona 2 z 48

AUTOR:		Data:	Podpis:
1.	Michał Zamorski / Z-ca Dyrektora Ośrodka Szkoleń Zawodowych	2017-.....-.....	
ZAAKCEPTOWALI:		Data:	Podpis:
1.	Ewa Boguszewska - Dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi	2017-.....-.....	
2.	Marek Kapusta - Dyrektor Biura Dyspozytury i Realizacji Przewozów	2017-.....-.....	
3.	Krzysztof Prządka - Dyrektor Biura Taboru	2017-.....-.....	
4.	Jacek Kosiński / Dyrektor Ośrodka Szkoleń Zawodowych	2017-.....-.....	
5.	Zdzisław Krzyśków - Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	2017-.....-.....	
6.	Ewa Gruszka - Dyrektor Zakładu Centralnego	2017-.....-.....	
7.	Zbigniew Kryś - Dyrektor Zakładu Zachodniego	2017-.....-.....	
8.	Zbigniew Rączkowski - Dyrektor Zakładu Północnego	2017-.....-.....	
9.	Zbigniew Gondek - Dyrektor Zakładu Południowego	2017-.....-.....	
WERYFIKACJA PRAWNA		Data:	Podpis:
1.	Dokument nie wymaga opinii prawnej	2017-.....-.....	
WERYFIKACJA FORMALNA		Data:	Podpis:
1.	Magdalena Wiankowska-Zysnarska - Koordynator Dokumentacji Wewnętrznej - Zespół ds. Zarządzania Procesami Biznesowymi	2017-.....-.....	
ZATWIERDZIŁ		Data:	Podpis:
		2017-.....-.....	
Dokument został wprowadzony uchwałą Zarządu PKP Intercity S.A.		2017-.....-.....	

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: **Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34**

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 3 z 48****Spis treści**

1. Cel Instrukcji	4
2. Terminologia, definicje, wyjaśnienie skrótów.....	4
3. Przedmiot Instrukcji.....	6
4. Zakres stosowania Instrukcji.....	6
Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE	7
§ 1 Cel manewrów	7
§ 2 Sposoby wykonywania manewrów	7
§ 3 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	8
§ 4 Udział pracowników posterunków nastawczych w wykonaniu manewrów	9
§ 5 Obowiązki kierownika manewrów	10
§ 6 Obowiązki manewrowego	13
§ 7 Obowiązki drużyny trakcyjnej.....	15
Rozdział II TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW	17
§ 8 Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach	17
§ 9 Hamowanie wagonów	23
§ 10 Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych	24
§ 11 Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem	27
§ 12 Manewry na torach głównych.....	28
§ 13 Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia.....	30
§ 14 Manewry z pojazdami kolejowymi grożącymi wykolejeniem oraz wagonami z ludźmi	30
§ 15 Przetaczanie pojazdów kolejowych bez użycia pojazdu kolejowego z napędem	31
§ 16 Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.).....	32
§ 17 Posługiwanie się płozami hamulcowymi	34
Rozdział III ZESTAWIANIE POCIĄGÓW.....	36
§ 18 Ogólne zasady zestawiania pociągów	36
§ 19 Warunki włączania taboru kolejowego do pociągów	36
§ 20 Zestawianie pociągów pasażerskich.....	39
§ 21 Umieszczanie lokomotyw w pociągach	40
§ 22 Ustalanie długości i masy pociągu.....	42
Rozdział IV SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY	45
§ 23 Wyposażenie pracowników zatrudnionych przy manewrach.....	45
§ 24 Poruszanie się po torach	45
§ 25 Jazda na pojazdach kolejowych.....	46
§ 26 Zachowanie ostrożności na torach zelektryfikowanych.....	47
5. Termin obowiązywania.....	47
6. Metryka zmian.....	48

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 4 z 48**

1. Cel Instrukcji

Instrukcja o technice pracy manewrowej, zwana dalej „Instrukcją” przedstawia zasady i sposób wykonywania manewrów na stacjach postojowych oraz torach i bocznicach zarządzanych przez „PKP Intercity” S.A.

Celem instrukcji jest określenie zasad zapewniających bezpieczeństwo osób, pojazdów kolejowych przy wykonywaniu pracy manewrowej.

Postanowienia instrukcji mają zastosowanie przy opracowywaniu regulaminów technicznych stacji, technologii pracy stacji oraz regulaminów pracy bocznic kolejowych zarządzanych przez „PKP Intercity” S.A.

2. Terminologia, definicje, wyjaśnienie skrótów

- 1) **„bocznic kolejowa”** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej,
- 2) **„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,
- 3) **„hamulec postojowy”** – hamulec, który umożliwia unieruchomienie pojazdu na postoju; zwykle jest to hamulec mechaniczny, uruchamiany przez zakręcenie koła lub korby,
- 4) **„hamulec ręczny”** – w wagonie hamulec mechaniczny, który umożliwia zarówno unieruchomienie wagonu na postoju (jak hamulec postojowy) jak i hamowanie wagonu w czasie jazdy; hamulec ręczny uruchamiany jest z wnętrza wagonu osobowego lub pomostu hamulcowego w wagonie towarowym, przez zakręcenie koła lub korby,
- 5) **„manewr”** – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu,
- 6) **„plan pracy manewrowej”** – przyjęty do realizacji porządek wykonania pracy manewrowej, w określonym przedziale czasu, ustalony przez kierującego manewrami i podany do wiadomości uczestnikom manewrów,
- 7) **„pociąg”** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....

Strona 5 z 48

- określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu,
- 8) „**pojazd kolejowy**” – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych; pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze,
 - 9) „**pojazd pomocniczy**” – pojazd kolejowy, którego budowa nie pozwala na włączenie do składu pociągu, a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych,
 - 10) „**pojazd trakcyjny**” – pojazd kolejowy z napędem własnym - lokomotywy parowe, elektryczne, spalinowe oraz elektryczne lub spalinowe zespoły trakcyjne, autobusy szynowe oraz wagony spalinowe,
 - 11) „**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 lub prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznic kolejowej,
 - 12) „**przewoźnik kolejowy**” – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej,
 - 13) „**regulamin techniczny**” – dokument zawierający szczegółowe postanowienia dotyczące pracy posterunku ruchu lub odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, uwzględniający warunki miejscowe w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów,
 - 14) „**regulamin pracy bocznic kolejowej**” – zwany dalej w skrócie „*regulaminem*” – jest to ustalony w formie opracowanego i zatwierdzonego przez użytkownika bocznic kolejowej dokumentu, zbiór zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji obsługującej na bocznicę i odwrotnie, określający wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazujący sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznicach, z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków miejscowych na danej bocznicach kolejowej oraz postanowień przepisów wewnętrznych,
 - 15) „**rejon manewrowy**” – obszar stacji wydzielony pod względem organizacji i technologii manewrów, w którym zasadniczo zatrudniona jest jedna drużyna manewrowa z lokomotywą manewrową lub innym urządzeniem technicznym służącym do manewrów,
 - 16) „**tory postojowe**” – tory przeznaczone specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji,
 - 17) „**rewident taboru**” – pracownik wykonujący czynności związane z obsługą techniczną wagonów, elektrycznych zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych,
 - 18) „**rozrządzanie wagonów**” – rozstawianie wagonów na odpowiednie tory, najczęściej w celu zestawiania pociągu,
 - 19) „**skład manewrowy**” – pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 6 z 48**

lub zespół trakcyjny wykonujący manewry. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub między pojazdami kolejowymi,

- 20) „**skład pociągu**” – zestawione pojazdy kolejowe bez czynnego pojazdu trakcyjnego przygotowane do pociągu lub znajdujące się w nim,
- 21) „**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,
- 22) „**wagon z przekroczoną skrajnią**” – wagon załadowany przesyłką o przekroczonej skrajni ładunkowej, bądź wagon o przekroczonej skrajni taboru kolejowego.

3. Przedmiot Instrukcji

Przedmiotem Instrukcji o technice pracy manewrowej Br-34 są zasady i sposób wykonywania prac manewrowych na stacjach postojowych i bocznicach zarządzanych przez „PKP Intercity” S.A. Niniejsza instrukcja została opracowana na podstawie Ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Tekst jednolity: Dz. U. z 2016r., Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późniejszymi zmianami).

4. Zakres stosowania Instrukcji

Instrukcje o technice pracy manewrowej Br-34 należy stosować w jednostkach wykonawczych Spółki PKP Intercity S.A., wykonujących wszelkie prace manewrowe na infrastrukturze „PKP Intercity” S.A.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 7 z 48**

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel manewrów

1. Celem pracy manewrowej jest:
 - 1) przestawianie składów lub wagonów na poszczególne tory,
 - 2) zestawianie składów pociągów,
 - 3) wymiana grup wagonów w pociągach,
 - 4) podstawianie wagonów na punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 - 5) podstawianie i zabieranie próżnych składów pasażerskich na tory przy peronach i postojowe,
 - 6) przestawianie wagonów z jednego toru na drugi,
 - 7) podstawianie wagonów do wykonania czynności dodatkowych np. czyszczenia, mycia, odkażania, ważenia, naprawy, itp. oraz zabieranie wagonów po zakończeniu tych czynności,
 - 8) wyłączenie z pociągu wagonów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu.
2. Pod względem organizacji pracy manewrowej stacja podzielona jest na rejony manewrowe.
3. W jednym rejonie manewrowym dopuszcza się pracę więcej niż jednej lokomotywy manewrowej z drużyną manewrową po uprzednim wzajemnym porozumieniu się kierujących manewrami i po uzgodnieniu z pracownikiem posterunku nastawczego.
4. Podział stacji na rejony manewrowe, dozwolone sposoby manewrowania oraz wszelkie ograniczenia dotyczące manewrów należy wskazać w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy boczniczy kolejowej.
5. Manewry zasadniczo mają charakter planowy i odbywają się na podstawie omówionego planu pracy manewrowej.

§ 2

Sposoby wykonywania manewrów

1. Stosowane są następujące sposoby wykonywania manewrów:
 - 1) odstawianie (przetaczanie) polega na przestawianiu taboru na odpowiedni tor (miejsce) i odcięciu danej grupy taboru po uprzednim jej zabezpieczeniu jej przed zbiegnięciem.
 - 2) odstawianie (przetaczanie) może być wykonywane pojazdem trakcyjnym, pojazdem drogowym, podciągarką, przesuwnicą wagonową lub innym urządzeniem technicznym przeznaczonym do przemieszczania pojazdów kolejowych.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 8 z 48**

- Zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami niż podane w ust. 1 oraz innymi środkami niż podane w ust. 1. pkt 2).

§ 3

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

- Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających wymagane kwalifikacje zawodowe.
- W wykonywaniu manewrów i czynności z tym związanych uczestniczą:
 - pracownicy posterunków nastawczych (dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy),
 - kierownik manewrów,
 - manewrowi,
 - prowadzący pojazd kolejowy z napędem,
 - inni wyznaczeni pracownicy posiadający wymagane kwalifikacje.
- Kierownikiem manewrów może być:
 - ustawiacz,
 - kierownik pociągu,
 - dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy przy jazdach bez drużyny manewrowej (§ 8 ust. 9 i 32),
 - inny pracownik posiadający wymagane kwalifikacje do wykonywania czynności ustawiacza lub kierownika pociągu.
- Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzebna ilość:
 - manewrowych,
 - innych pracowników posiadających wymagane kwalifikacje do wykonywania manewrów i hamowania pojazdów kolejowych.
- Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i co najmniej jednego pracownika, o którym mowa w ust. 5, nazywa się drużyną manewrową.
- Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności, jeżeli posiada wymagane kwalifikacje, może wykonywać również czynności manewrowego.
- Czynności kierownika manewrów wykonywane przez dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych podczas niepilotowanych jazd manewrowych w podległym im okręgu nastawczym polegają na:
 - ustaleniu planu jazd manewrowych i zapoznaniu z nim maszynisty,
 - wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla prowadzącego pojazd kolejowy z napędem jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego,
 - obserwacji jazdy manewrowej przez własny okręg nastawczy.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 9 z 48**

8. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach zobowiązani są ściśle przestrzegać obowiązujących ograniczeń i miejscowych postanowień ujętych w regulaminie technicznym i regulaminie pracy bocznic kolejowej, dla rejonu, w którym wykonują manewry.
9. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem lub pojazd drogowo-szynowy oraz pracownik posterunku nastawczego powinni zostać powiadomieni, kto jest kierownikiem manewrów. W przypadku gdy kierownik manewrów przekazuje innym uprawnionym pracownikom kierowanie lub wykonanie pewnych czynności, musi o tym powiadomić zainteresowanych, wstrzymując na ten czas pracę manewrową.
10. Postanowienia instrukcji o technice pracy manewrowej dotyczące drużyn manewrowych obowiązują również innych pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu czynności związanych z manewrami.

§ 4

Udział pracowników posterunków nastawczych w wykonaniu manewrów

1. Do obowiązków pracowników posterunków nastawczych należy:
 - 1) Obsługa urządzeń srk i udzielanie zezwoleń stosownie do żądań kierownika manewrów lub wskazań zawartych w karcie rozrządowej,
 - 2) Koordynowanie jazd manewrowych z uwzględnieniem realizacji planu pracy manewrowej omówionego z kierującym manewrami,
 - 3) Uzgadnianie jazd manewrowych między okręgami nastawczymi,
 - 4) Sprawdzenie stanu sprawności urządzeń sterowania i łączności w rejonach manewrowych,
 - 5) Zapoznanie uczestników manewrów z ograniczeniami prędkości i innymi ograniczeniami, mającymi wpływ na organizację i bezpieczeństwo manewrów, wynikającymi ze stanu infrastruktury.
2. Dla jazd bez drużyny manewrowej pracownik posterunku nastawczego w swoim okręgu nastawczym spełnia obowiązki kierownika manewrów, które polegają na:
 - 1) Koordynowaniu i ustalaniu planu jazdy manewrowej wg potrzeb zgłoszonych przez prowadzącego pojazd,
 - 2) Wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla prowadzącego pojazd jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego,
 - 3) Obserwacji jazdy manewrowej w obrębie własnego okręgu nastawczego.
3. W razie otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, pracownik posterunku nastawczego obowiązany jest odmówić jego wykonania, podając przyczynę.
4. Podczas manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać szczególną uwagę

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 10 z 48**

na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a w razie zauważenia nieprawidłowości lub grożącego niebezpieczeństwa wstrzymać wykonanie manewrów.

5. W razie wypadku pracownik posterunku nastawczego powinien o wypadku powiadomić dyżurnego ruchu, dyspozytora i postępować zgodnie z ich poleceniami oraz z postanowieniami regulaminu technicznego (regulaminu pracy boczniczy kolejowej), Instrukcji Br-3, procedurami SMS i innymi regulacjami wewnętrznymi w tym zakresie.

§ 5

Obowiązki kierownika manewrów

1. Manewry mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje tj. kierownika manewrów.
2. Kierownik manewrów wykonuje manewry przy użyciu jednej lokomotywy i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej. Przydzielenie do obsługi rejonów manewrowych lokomotywy i drużyny manewrowej pod kierownictwem ustawiacza określa regulamin techniczny (regulamin pracy boczniczy kolejowej).
3. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników, podróżnych i osób postronnych.
4. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - 1) z włączonym hamulcem zespolonym:
 - a) przestawiać próżne składy pasażerskie,
 - b) próżne lub zajęte przez podróżnych wagony silnikowe lub zespoły trakcyjne w czasie przestawiania lub w celu zmiany kierunku jazdy powinny być prowadzone przez maszynistę z przedniej kabiny patrząc w kierunku jazdy,
 - c) w przypadku przestawiania składów pociągowych lub manewrowych po zorganizowanych drogach przebiegu na sygnały manewrowe podawane na sygnalizatorach, gdy lokomotywa manewrowa i pracownik przestawiający skład posiada sprawny radiotelefon - można przestawiać składy pociągowe lub manewrowe w granicach ustalonych regulaminem technicznym.
 - 2) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego grupy ładownych wagonów nieprzekraczających 8 osi rzeczywistych lub 28 osi rzeczywistych w przypadku wagonów próżnych,
 - 3) przemieszczać wagony przez podciągarkę w ilości ustalonej w regulaminie technicznym (w regulaminie pracy boczniczy kolejowej).

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 11 z 48**

Podstawianie pod perony lub wjazd i zjazd na stację postojową lub bocznice kolejową próżnych składów pociągów pasażerskich prowadzonych z przedniej kabiny patrząc w kierunku jazdy, może odbywać się bez obsady drużyny manewrowej i bez obsady drużyny konduktorskiej.

5. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
 - 1) zgłosić swoją obecność dopuszczającemu do pracy manewrowej,
 - 2) przyjąć informacje od poprzednika o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie technicznym (w regulaminie pracy bocznic kolejowej),
 - 3) zapoznać się z poleceniami i operatywnym planem pracy manewrowej,
 - 4) sprawdzić skład drużyny manewrowej i trakcyjnej, przepisowe ubranie pracowników i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan sprawności drużyny manewrowej i trakcyjnej,
 - 5) dokonać podziału czynności między manewrowych,
 - 6) sprawdzić osygnalizowanie lokomotywy manewrowej i łączność w sieci manewrowej,
 - 7) zapoznać się ze stanem zajętości torów w przydzielonym rejonie manewrowym oraz sprawdzić, które tory są zamknięte,
 - 8) sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem oraz umieszczenie pojazdów kolejowych w granicach ukresów,
 - 9) ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, wykolejonych, uszkodzonych) - na dużych stacjach sprawdzanie rejonu manewrowego kierownik manewrów może powierzyć imiennie manewrowym,
 - 10) sprawdzić stan i ilość używanych przy manewrach płozów hamulcowych, oświetlenia i urządzeń łączności (przewodowej, megafonowej),
 - 11) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan pracy manewrowej i zapoznać z nim: drużynę trakcyjną, pracowników drużyny manewrowej i obsługujących urządzenia nastawcze i hamulcowe oraz sprawdzić, czy nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdów kolejowych.
6. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
 - 1) kierowanie zestawianiem pociągów,
 - 2) obsługa punktów napraw i utrzymania pojazdów kolejowych oraz bocznic, a w przypadku braku wyznaczonych pracowników także przyjmowanie i zdawanie wagonów - stosownie do ustaleń regulaminu technicznego (regulaminu pracy bocznic kolejowej),
 - 3) wyznaczanie manewrowych do:
 - a. obsługi hamulców ręcznych,
 - b. obsługi przydzielonych regulaminem technicznym (regulaminie pracy bocznic kolejowej) drużynie manewrowej zwrotnic i wykolejnic,
 - c. zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem,
 - 4) współpraca z pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów,
 - 5) w razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast pracownikowi posterunku nastawczego, w okręgu którego miał miejsce wypadek, podając krótką informację

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 12 z 48**

o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia właściwego zwierzchnika lub w jego zastępstwie dyżurnego ruchu, wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem; pracę manewrową można wznowić na polecenie właściwego zwierzchnika przekazane osobiście lub w jego zastępstwie przez dyżurnego ruchu,

- 6) sprawdzenie prawidłowości oświetlenia terenu w porze ciemnej,
7. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
 - 1) posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - 2) prawidłowe działanie zwrotnic,
 - 3) oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - 4) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
8. Składy pociągów należy pozostawiać w stanie ściśniętych sprężyn zderzakowych. W tym celu przed odjazdem pojazdu trakcyjnego należy zahamować hamulec ręczny w ostatnim pojeździe kolejowym, ścisnąć skład oraz zahamować hamulcem ręcznym najbliższy pojazd kolejowy od pojazdu trakcyjnego.
9. Do obsługi torów i bocznic ze zwrotnicami przestawianymi przez drużynę manewrową należy zabierać sprzęt do usuwania śniegu i lodu. Przed jazdą przez przejazd (przejścia) należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
10. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego (regulaminu pracy bocznic kolejowej).
11. Przy przekazywaniu dyżuru następnej zmianie należy ją powiadomić o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie technicznym.
12. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu technicznego (regulaminu pracy bocznic kolejowej).
13. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynności przez szkolonego może odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem kierownika manewrów. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny być mu uprzednio pokazane, ze zwróceniem uwagi na grożące niebezpieczeństwa w razie niezastosowania się do wskazówek.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 13 z 48****§ 6****Obowiązki manewrowego**

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - 1) rozprężanie i sprzęganie taboru kolejowego,
 - 2) przestawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - 3) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - 4) hamowanie manewrującego taboru,
 - 5) zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem,
 - 6) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów lub określone w regulaminie pracy bocznic kolejowej.
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - 1) zgłosić się u kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi i sprawnym radiotelefonem w sieci manewrowej, o ile taki został przekazany na wyposażenie,
 - 2) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - a. które tory są wolne,
 - b. jaki jest stan zapełnienia każdego toru,
 - c. czy pojazdy kolejowe są dopchnięte i połączone sprzęgami,
 - d. czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - e. czy pod kołami pojazdów kolejowych nie ma płozów, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,
 - f. czy na torach nie znajduje się pojazd kolejowy wykolejony, uszkodzony, lub pojazdy kolejowe wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - g. czy płozy do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości oraz w odpowiednim stanie,
 - h. czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów,
 - i. czy przejazdy kolejowo-drogowe (przejścia) są wolne od pojazdów kolejowych, w żłobkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
 - j. czy oświetlenie zewnętrzne działa należycie,
 - k. stan sygnalizatorów i wskaźników nie budzi zastrzeżeń,
 - l. czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych.

Informację o stanie torów, pojazdów kolejowych oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach, manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.
3. Zwrotnice obsługiwane ręcznie przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi. Położenie przeciwwagi z białym półkolem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 14 z 48**

4. Po odpowiednim nastawieniu zwrotnic i wykolejnic lub sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, pracownicy powinni dać sygnał „Do mnie” lub „Ode mnie”. Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
5. Przy przestawianiu zwrotnicy (wykolejnicy), pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica), następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnię taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy (wykolejnicy) tuż przed zbliżającym się pojazdem kolejowym.
6. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla manewrujących pojazdów kolejowych są odpowiednio nastawione, a pojazd kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
7. W czasie wykonywania manewrów, manewrowi powinni znajdować się z tej strony manewrującego składu, po której znajduje się kierownik manewrów, aby mogli się zawsze nawzajem widzieć.
8. Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - 1) przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
 - 2) gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - 3) celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
9. Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
10. Rozprzęganie pojazdów kolejowych dokonuje według wskazań kierownika manewrów. Należy zachować następującą kolejność czynności przy rozłączaniu:
 - 1) przy wagonach pasażerskich podnieść i zabezpieczyć przed opadnięciem mostki przejściowe (gdy są podniesione sprawdzić czy są zabezpieczone),
 - 2) zamknąć kurki przewodu głównego i zasilającego, a po upewnieniu się że powietrze zeszło z przewodu - rozłączyć sprzęgi hamulcowe i założyć każdy z nich na wspornik,
 - 3) rozkręcić sprzęgi śrubowe i zdjąć je z haka,
 - 4) w przypadku, jeśli rozkręcenie sprzęgów jest niemożliwe nawet przy użyciu rurki, należy powiadomić o tym rewidenta taboru lub maszynistę lokomotywy manewrowej,
 - 5) w okresie zimowym w przypadku zamarznięcia, sprzęg powinien być podgrzany lampą lutowniczą lub pochodnią, a jeżeli nie odniesie to skutku, wówczas należy wezwać rewidenta taboru lub maszynistę lokomotywy manewrowej z żądaniem uruchomienia sprzęgu (nie należy podgrzewać sprzęgu przy wagonie, do którego ze względu na rodzaj ładunku nie wolno zbliżać się z otwartym ogniem).
11. Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
 - 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono pojazdów kolejowych poza ukresami torów,
 - 2) zabezpieczyć pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem przez zahamowanie ich hamulcem ręcznym w ilości zgodnej z postanowieniami § 11 ust. 3 i wyłożenie płóc hamulcowych, jeżeli regulamin techniczny (regulamin pracy bocznic kolejowej) nie stanowi inaczej,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 15 z 48**

3) nieużyte do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu (płozy uszkodzone należy składować w osobno wyznaczonym miejscu),

4) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki;

Wykonanie powyższych czynności należy zgłosić kierownikowi manewrów.

12. 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.

§ 7

Obowiązki drużyny trakcyjnej

1. Drużyna trakcyjna powinna obserwować:
 - 1) sygnały i wskaźniki oraz ściśle się do nich stosować,
 - 2) prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, obrotnic, przesuwnic itp.,
 - 3) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, obniżenie lub oberwanie sieci trakcyjnej, wykolejnice nałożone na tor itp.),
 - 4) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości ruch pojazdów po sąsiednich torach.
2. Drużyna trakcyjna powinna znać kierownika manewrów, sprawdzić radiołączność w sieci manewrowej, wykonywać manewry na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi oraz pojazdów kolejowych.
3. Drużyna trakcyjna powinna odmówić wykonania polecenia, jeżeli nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał lub polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
4. Podczas manewrowania drużyna trakcyjna powinna znajdować się w pełnym składzie na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika drużyny trakcyjnej.
5. Obsadę lokomotyw manewrowych ustala przewoźnik (zakład) stosownie do warunków technicznych i organizacyjnych w rejonie pracy lokomotywy, co powinno być określone w regulaminie technicznym (w regulaminie pracy bocznic kolejowej).
6. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie spalinowej lub po opuszczeniu pantografu w lokomotywie elektrycznej, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
7. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
8. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 16 z 48**

bez względu na to, kto je wydał.

9. Podczas jazd manewrowych przez przejazdy kolejowo-drogowe (przejścia), miejsca gdzie pracują ludzie, itp., maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał „Bacność”.
10. Przy manewrach wagonem silnikowym, lokomotywą dwukabinową lub zespołem trakcyjnym, maszynista powinien zająć czołową kabinę sterowniczą. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotywą dwukabinową - w takim przypadku maszynista powinien zająć miejsce w tej kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drużyny manewrowe.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 17 z 48****Rozdział II****TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW****§ 8****Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach**

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

W tym przypadku przekładający zwrotnice musi dokonać:

- 1) wzrokowego sprawdzenia stanu technicznego zwrotnic i wykolejnic w celu wykrycia ewentualnych uszkodzeń,
- 2) prawidłowego ułożenia zwrotnic i wykolejnic dla mającej się odbyć jazdy manewrowej,
- 3) sprawdzenia, czy pojazdy kolejowe na sąsiednich torach stoją w granicach ukresów i czy ich skrajnia nie jest przekroczona,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 18 z 48**

4) sprawdzenia stanu zajętości toru, na który ma się odbyć jazda.

Przy przestawianiu zwrotnicy (wykolejnicy), pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica), następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru kolejowego. Nie wolno przestawiać zwrotnicy (wykolejnicy) tuż przed zbliżającym się pojazdem kolejowym. Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy nastawić w położenie zasadnicze.

Drogi przebiegu dla jazd bez drużyny manewrowej nastawia na żądanie prowadzącego pojazd, pracownik wyznaczony regulaminem technicznym obsługujący urządzenia srk w danym okręgu nastawczym. Pracownik ten pełni wówczas obowiązki kierownika manewrów.

10. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice i wykolejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy. Nie dotyczy to przebiegowego nastawiania zwrotnic i wykolejnic.
11. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać tego pojazdu. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, po zezwoleniu wydanym przez pracownika posterunku nastawczego na podstawie stwierdzenia należytego stanu i prawidłowego działania zwrotnicy przez pracownika utrzymania drogi kolejowej.
12. Kierownik manewrów wykonujący manewry w granicach własnego rejonu manewrowego, gdzie nastawianie drogi przebiegu dla manewrów zostało powierzone drużynie manewrowej, ponosi pełną odpowiedzialność za ich właściwe wykonanie.
13. Jazda manewrowa do sąsiedniego rejonu manewrowego, bez wjeżdżania w sąsiedni okręg nastawczy dozwolona jest po uzyskaniu zgody kierownika manewrów sąsiedniego rejonu.
14. Jazda manewrowa do sąsiedniego rejonu manewrowego, z wjazdem w sąsiedni okręg nastawczy dozwolona jest po porozumieniu się z kierownikiem manewrów sąsiedniego rejonu i po uzyskaniu zgody pracownika posterunku nastawczego, okręgu do którego ma się odbyć jazda manewrowa. Zgodę tę kierownik manewrów może uzyskać również za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnice własnego okręgu nastawczego. Pozwolenie to obowiązuje do:
 - 1) najbliższego sygnalizatora sąsiedniego okręgu nastawczego ważnego dla tej jazdy,
 - 2) ukresu najbliższego rozjazdu, skrzyżowania torów - przy braku sygnalizatora dla tej jazdy,
 - 3) wykolejnicy sąsiedniego okręgu nastawczego.Dalsza jazda może się odbywać na zasadach wskazanych w ust. 16.
15. Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to manewry w tym rejonie mogą być wykonane bez uzgodnienia do najbliższego sygnalizatora ważnego dla tych jazd manewrowych, a jeżeli takiego sygnalizatora nie ma - do ukresu najbliższej zwrotnicy lub skrzyżowania torów.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 19 z 48**

Manewry należy prowadzić ostrożnie, a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody pojazdy kolejowe mogły być niezwłocznie zatrzymane. Dalsza jazda może się odbywać po uzyskaniu zgody pracownika nastawiającego drogi przebiegu w tym okręgu nastawczym.

16. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu drogi przebiegu dla manewru, pracownik posterunku nastawczego daje zezwolenie na jazdę za pomocą sygnału na sygnalizatorze. Jeżeli nie ma sygnalizatora, wówczas pracownik posterunku nastawczego pozwolenie to daje za pomocą sygnałów „Do mnie” lub „Ode mnie”. Pozwolenie może być dane również za pomocą urządzeń łączności w przypadku uszkodzenia sygnalizatora lub jego braku.
17. O otrzymaniu pozwolenia ustnego lub za pomocą środków łączności na przejazd składu manewrowego obok sygnalizatora, na którym nie można nastawić sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien powiadomić maszynistę.
18. Gdyby odebranie sygnału „Do mnie” lub „Ode mnie” było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni odpowiedniego sygnału, sygnał ten można zastąpić słowami: „Lok nr lub skład manewrowy jechać w kierunku”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.
19. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie. Po minięciu sygnalizatora przez manewrujące pojazdy kolejowe, należy go nastawić na sygnał zabraniający jazdy manewrowej. Pojazdy trakcyjne przejeżdżające jednocześnie na ten sam sygnał na sygnalizatorze powinny być sprzęgnięte.
20. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego. Wyjątek stanowią przypadki omówione w ust. 30 oraz § 5 ust. 4.
21. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób zwięzły, zrozumiały i wyraźnie, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości. W przypadku niejasności - na żądanie odbierającego - polecenia lub informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.
22. Polecenia wydane za pomocą megafonu powinny być poprzedzone nazwą odbiorcy, do którego są kierowane i podane dwukrotnie przez wydającego polecenie. Zabrania się wydawania poleceń za pomocą megafonu dla jazd manewrowych kierunku szlaku. Przed wydaniem polecenia za pomocą radiotelefonu należy najpierw wywołać odbiorcę polecenia, a po jego zgłoszeniu się i ustaleniu, że zgłosił się właściwy odbiorca, należy wydać polecenie. Treść polecenia musi być powtórzona przez odbierającego.
23. Przed daniem sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy pracownik obsługujący zwrotnice albo manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz czy nie ma przeszkód dla uruchomienia taboru (płozy pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.). Usunięcie płożów spod kół wagonów, odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukresu, kierownik manewrów może

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 20 z 48**

zlecić manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosić w sposób uprzednio ustalony. Polecenie jazdy manewrowej daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów. Jeżeli drużyna trakcyjna nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnał ten przekazywany jest za pośrednictwem manewrowych.

24. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie składu manewrowego, po której znajduje się stanowisko maszynisty lokomotywy manewrowej. Jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku. Jeżeli sygnały manewrowe dawane są wyjątkowo po stronie pomocnika maszynisty lokomotywy manewrowej, to powinien on natychmiast powiadomić maszynistę o podawanych sygnałach.
25. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazać maszyniście sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, zezwolenia i polecenia przekazuje za pomocą urządzeń radiołączności.
26. Podczas wykonywania manewrów kierownik manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, jego drogę przebiegu, pracowników drużyny manewrowej oraz mógł porozumiewać się sygnałami zarówno z nimi jak i pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego taboru i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym powinien znajdować się pracownik, który powinien obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał „Stój”. Jeżeli pracownik nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym, wówczas powinien on poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy (idąc obok toru). W porze ciemnej pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy. Przy dojeżdżaniu w porze ciemnej do stojącego taboru w celu sprzęgnięcia, przy czole stojącego taboru, powinien znajdować się pracownik i oświetlać latarką stojący tabor. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgnięcia oraz ubezpieczenie pracownika zatrudnionego przy sprzęgnięciu taboru.
27. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania pojazdów kolejowych poza ukresami torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie technicznym (w regulaminie bocznic kolejowej).
28. Kierownik manewrów powinien zastosować się niezwłocznie do polecenia pracownika posterunku nastawczego dotyczącego: przerwania manewrów, zwolnienia toru albo nie zajmowania toru. Wykonanie polecenia należy zgłosić wydającemu to polecenie.
29. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych przez inne pojazdy kolejowe, dlatego należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, pojazdów kolejowych i ładunku. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: **Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34**

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....

Strona 21 z 48

warunków. Zasadnicza prędkość jazdy manewrowej nie może przekraczać 25 km/h, za wyjątkiem przypadków określonych w tabeli:

Pkt.	Prędkość w km/h	W miejscach lub przypadkach:	
1	40	za wyjątkiem jazdy po rozjazdach, jeżeli pojazd trakcyjny luzem lub ciągniony skład manewrowy jedzie po torze wolnym, a prowadzący pojazd kolejowy został o tym powiadomiony	
2	20	a)	jazdy przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia niezabezpieczone rogatekami
		b)	jazdy w kierunku szlaku za wyprawionym pociągiem
3	15	jazdy składu manewrowego pojazdami kolejowymi naprzód po torze głównym o spadku ponad 2,5‰, a pojazd trakcyjny nie mógł być umieszczony od strony spadku	
4	10	a)	wykonywania manewrów z wagonami zajętych przez podróżnych, za wyjątkiem manewrowania po zabezpieczonej drodze przebiegu lub z wagonami posiadającymi blokadę drzwi sterowaną z kabiny maszynisty
		b)	manewrowania wagonami z przesyłkami nadzwyczajnymi (np. przekroczoną skrajnią) po uprzednim zawiadomieniu maszynisty przez kierownika manewrów

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: **Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34**

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....

Strona 22 z 48

5	5	a)	jazdy składu manewrowego pojazdami kolejowymi naprzdó poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym
		b)	przetaczanie pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym
6	3	a)	dojeżdżania lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru
		b)	przy przetaczaniu pojazdów kolejowych za pomocą urządzeń mechanicznych (np. urządzenia do podciągania, przesuwania, itp.)

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

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

31. Bez drużyny manewrowej mogą odbywać się następujące jazdy:

- 1) Jazda manewrowa pojazdów pomocniczych,
- 2) Jazda manewrowa taboru specjalnego,
- 3) Jazda manewrowa pojazdów trakcyjnych bez doczepionego taboru,
- 4) Jazda manewrowa pojazdów trakcyjnych ciągnących nie więcej niż cztery wagony towarowe,
- 5) Jazda manewrowa próżnych składów złożonych z zespołów trakcyjnych,
- 6) Przejazd ciągnionych pasażerskich składów pociągowych z torów przyjazdowych do innego rejonu stacji oraz podstawienie z torów kierunkowych (postojowych) na tory odjazdowe, w tym z krawędzią peronową (bez zmiany kierunku),
- 7) Jazda manewrowa lokomotywy pchającej dwa wagony towarowe albo jeden wagon pasażerski bez podróźnych, gdy drużyna trakcyjna jest dwuosobowa,
- 8) Wjazd i zjazd próżnych składów pasażerskich prowadzonych z przedniej kabiny patrząc w kierunku jazdy na bocznicę kolejową lub tory postojowe.

Szczegółowe postanowienia w tym zakresie, w zależności od warunków miejscowych, należy ująć w regulaminie technicznym (regulaminie pracy boczniczy kolejowej).

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 23 z 48**

32. Na odcinkach linii wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS manewry pojazdami kolejowymi wyposażonymi w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, zarówno na torach wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, jak również na torach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS należy wykonywać z wykorzystaniem urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z prędkością nieprzekraczającą 25 km/h.

Tryb „Jazda manewrowa” (SH) może zostać wybrana przez maszynistę lub przez urządzenia przytorowe. Wybór „Jazda manewrowa” (SH) i wyjście z tego trybu spowodowane przez maszynistę może nastąpić wyłącznie w czasie postoju.

33. Szczegółowe postanowienia w zakresie pracy drużyn manewrowych, obsady pojazdów trakcyjnych wykonujących manewry zawierają regulacje wewnętrzne, regulaminy techniczne, regulamin pracy bocznic kolejowej.

§ 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 techniczny (regulamin pracy bocznic kolejowej) z uwagi na warunki miejscowe nie wprowadza w tym zakresie ograniczeń.
2. Podstawowym sposobem hamowania składów manewrowych jest hamulec zespolony.
3. W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym długość składu manewrowego może wynosić:

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: **Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34**

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....

Strona 24 z 48

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

1. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem zespolonym, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców według „Instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego” Bw-56. Wagony z uszkodzonym lub nieczynnym hamulcem zespolonym powinny być oznaczone odpowiednią nalepką.
2. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe działają sprawnie. Sprawdzenie polega na dokręceniu dźwigni hamulca aż do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła. 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).
3. Płozы hamulcowe służą do zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.

§ 10

Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych

1. Manewrujące pojazdy kolejowe powinny być sprzęgnięte ze sobą i pojazdem trakcyjnym wykonującym manewry (sprzęgiem ciągnym i hamulcowym).
2. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania pojazdów kolejowych będących w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy pojazdy kolejowe lub wyjście pomiędzy pojazdów kolejowych może nastąpić, gdy pojazdy kolejowe nie są w ruchu.
3. Przy wchodzeniu pomiędzy pojazdy kolejowe dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia pojazdów kolejowych należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 25 z 48**

poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy pojazdu kolejowego. Przy wychodzeniu pomiędzy pojazdów kolejowych należy zwracać uwagę, czy nie zbliża się po sąsiednim torze inny pojazd kolejowy. Przy sprzęganiu lub rozprzęganiu należy zwracać uwagę, czy z pojazdów kolejowych nie wystają poza skrajnię przedmioty mogące zagrażać bezpieczeństwu ludzi. Pracownik nie powinien znajdować się pomiędzy pojazdami kolejowymi dłużej, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych ze sprzęganiem i rozprzęganiem pojazdów kolejowych.

4. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie manewrów). Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
5. Przy sprzęganiu pojazdów kolejowych należy zachować kolejność wykonywania następujących czynności:
 - 1) założyć na hak sprzęg ciągowy i odpowiednio go skrócić,
 - 2) połączyć sprzęgi hamulcowe i zasilające,
 - 3) otworzyć ich kurki,
 - 4) połączyć sprzęgi WN i połączenia sterowania wagonowego,
 - 5) załączyć szynę zbiorczą pociągu.

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

6. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu wykonuje:
 - 1) pomocnik maszynisty lub drugi maszynista pełniący czynności pomocnika maszynisty - przy dwuosobowej obsadzie pojazdu trakcyjnego,
 - 2) maszynista lub inny pracownik wskazany przez przewoźnika po zahamowaniu pojazdu ubezpieczony przez kierownika pociągu lub innego wyznaczonego pracownika - przy jednoosobowej obsadzie pojazdu trakcyjnego,

Szczegółowe zasady i obowiązki maszynisty podczas łączenia lokomotyw i zespołów trakcyjnych oraz przesyłania tych pojazdów pomiędzy punktami eksploatacyjnymi, określa instrukcja Bt-1.

Maszynista w każdym przypadku odpowiedzialny jest za należyte sprzęgnięcie obsługiwanego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu oraz za otwarcie kurków przewodu hamulcowego, zasilającego, sprzęgu WN i kabla sterowania UIC.

Po dojeździe pojazdu trakcyjnego do przygotowanego składu pociągu, należy w pojeździe trakcyjnym usunąć wodę i zanieczyszczenia z przewodów powietrznych – zgodnie z postanowieniami instrukcji obsługi i eksploatacji hamulców taboru kolejowego Bw-56.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 26 z 48**

7. Rewident taboru lub inny wyznaczony regulaminem technicznym oraz instrukcją Bw-62 pracownik łączy i rozłącza pomiędzy wagonami sprzęgi ogrzewcze (parowe i elektryczne), sprzęgi oświetleniowe, przewody łączności radiofonicznej, harmonie wagonowe oraz podnosi i zabezpiecza mostki UIC. Połączenie sprzęgów zasilających oraz opuszczenie i podniesienie mostków Hübnera należy do obowiązków pracownika wykonującego czynności manewrowego. Sprzęgi ogrzewania elektrycznego między pojazdem trakcyjnym a składem pociągu łączy pomocnik maszynisty ubezpieczony przez maszynistę, a w przypadku jednoosobowej obsady pojazdu trakcyjnego - maszynista po zahamowaniu pojazdu ubezpieczony przez kierownika pociągu lub innego wyznaczonego pracownika. Przy łączeniu i rozłączaniu sprzęgów ogrzewania elektrycznego należy przestrzegać warunków bezpieczeństwa określonych w „Instrukcji o ogrzewaniu, wentylacji i klimatyzacji wagonów pasażerskich oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych - Bw-62” oraz „Instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy drużyn trakcyjnych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych - Bbhp-1”.
8. Przy sprzęganiu pojazdów kolejowych należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu. Pałąk sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałąka. Zarzucanie pałąka sprzęgu na hak łączonego pojazdu kolejowego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałąka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzegającego pojazdy kolejowy.
9. Sprzęgi pojazdów kolejowych nieużyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej niż 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia pojazdów kolejowych należy założyć na haki zarzutowe.
10. Sprzęganie pojazdów kolejowych należy wykonywać w następujący sposób:
- 1) tarcze zderzakowe powinny być lekko naciśnięte tj. od momentu styku zderzaków wykonać od jednego do maksimum dwóch obrotów śruby sprzęgu, przy sprzęganiu:
 - a. wagonów osobowych w pociągach pasażerskich,
 - b. w pociągach z taborem mieszanym wagon osobowy z pierwszym wagonem towarowym oraz wagonów osobowych między sobą,
 - c. czynnego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu pasażerskiego,
 - 2) tarcze zderzakowe powinny stykać się ze sobą, tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby, przy sprzęganiu w pociągach z taborem mieszanym wagonów towarowych między sobą (z wyjątkiem pierwszego wagonu towarowego sprzęgniętego w wagonem osobowym – pkt. a, lit. b).
- Należy przy tym przestrzegać, aby różnica wysokości między środkami dwóch sąsiednich zderzaków sprzęgniętego ze sobą taboru nie przekraczała 85 mm przy wagonach w pociągach pasażerskich.
11. Sprzęgania wagonów wyposażonych w sprzęg samoczynny lub wagonów wyposażonych w sprzęg samoczynny z wagonami posiadającymi sprzęg śrubowy, należy dokonywać w oparciu

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 27 z 48**

o postanowienia odrębnych instrukcji.

§ 11

Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem

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

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 28 z 48**

technicznym (w regulaminie pracy bocznicy).

6. Za odpowiednie zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest manewrowy lub inny pracownik wyznaczony przez kierownika manewrów. Odstawione pojazdy kolejowe przed odłączeniem pojazdu trakcyjnego należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem.
7. 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 zabezpieczenia przed zbiegnięciem pojazdów kolejowych znajdujących się na torach przeznaczonych wyłącznie do użytku innych jednostek organizacyjnych (również na bocznicach) należy do pracowników tych jednostek. W przypadku obsługi bocznic, obowiązek zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów przy użyciu dostępnych środków używanych do tego celu na bocznicy.
8. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnice i inne urządzenia zabezpieczające pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

§ 12

Manewry na torach głównych

1. Manewry na torach głównych mogą odbywać się tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego.
2. Manewry na torze, po którym ma jechać pociąg, należy przerwać i z toru tego usunąć pojazdy kolejowe. Wydanie polecenia kierownikowi manewrów na przerwanie manewrów i dopilnowanie jego wykonania należy do obowiązków pracownika posterunku nastawczego, w którego okręgu odbywają się manewry. Przerwanie manewrów przed jazdą pociągu powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem, wskazanym w regulaminie technicznym. Manewry należy przerwać po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu dla pociągu albo na wcześniejsze polecenie dyżurnego ruchu.

Manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięty z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane w miejscu niezagrażającym kolizją z jazdą pociągu, odpowiednie sygnały wskazują zakaz manewrowania, a kierownik manewrów lub prowadzący pojazd z napędem zgłosił, że manewry zostały przerwane.

Jeżeli przygotowano drogę przebiegu dla pociągu, manewry na torach łączących się z torem, po którym ma odbywać się jazda pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami lub sygnalizatorami zabraniającymi jazd manewrowych. Jeżeli pewne ruchy manewrowe zagrażałyby jadącemu pociągowi, nie należy wydawać zezwoleń i wykonywać tych ruchów. Szczegółowe

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 29 z 48**

postanowienia w tym zakresie powinny być ujęte w regulaminie technicznym.

3. Wyjazd manewrującego taboru na szlak (w kierunku szlaku) poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika tego nie ma - ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) dozwolony jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.

W przypadku wyjazdu na tor (w kierunku):

- 1) szlaku jednotorowego,
- 2) lewy szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego),
- 3) prawy szlaku dwutorowego (w kierunku zasadniczym), po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy,
- 4) w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku wielotorowego,
- 5) w kierunku zasadniczym, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy szlaku wlotorowego,

zezwolenie to musi być przekazany rozkazem pisemnym „S”, z określeniem numeru toru szlakowego, kilometra na szlaku, do którego może odbyć się jazda manewrowa, godziny powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd na stację (powrót ze szlaku).

Rozkaz ten może być wykorzystany do wielokrotnych jazd, w czasie ustalonym przez dyżurnego ruchu.

Dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia zobowiązany jest wyjazd taki uzgodnić z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.

4. Na tor prawy (w kierunku zasadniczym) szlaku dwutorowego, gdy po torze prowadzi się ruch jednokierunkowy, jazda składu manewrowego poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika takiego nie ma – poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) może odbyć się po otrzymaniu przez kierownika manewrów, ustnego zezwolenia dyżurnego ruchu. Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie żaden pociąg (bocznicy, popychacz od pociągu, itp.). Przed daniem zezwolenia dyżurny ruchu informuje kierownika manewrów, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, o sposobie realizacji planu pracy manewrowej, z podaniem: kilometra na szlaku, do którego może dojechać skład manewrowy, czasu powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wyjazd (powrót ze szlaku).
5. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może się odbywać tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności, w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10 ‰. Prędkość składu manewrowego nie powinna przekraczać 20 km/h i należy ją tak regulować, by nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby ten pociąg się zatrzymał.
6. Dozwolony przez dyżurnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym, jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym musi być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dyżurny ruchu nie zarządził wcześniejszego przerwania manewrów i zwolnienia toru.
7. Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna się odbywać tylko na odległość niezbędną dla

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 30 z 48**

wykonania manewru, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub najbliższego semafora odstępowego blokady samoczynnej.

8. Polecenie przerywania manewrów i zwolnienia toru wydane przez dyżurnego ruchu dysponującego lub w jego zastępstwie przez nastawniczego (zwrotniczego lub dróżnika przejazdowego) powinno być niezwłocznie wykonane i zgłoszone wydającemu takie polecenie.

§ 13

Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

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

§ 14

Manewry z pojazdami kolejowymi grożącymi wykojeniem oraz wagonami z ludźmi

1. Podczas przetaczania wagonów z ludźmi lub, w pobliżu których pracują ludzie, należy zachować szczególną ostrożność.
2. Manewrowanie taborem uszkodzonym, zagrażającym wykojeniem dozwolone jest jedynie przy udziale rewidenta taboru lub innego uprawnionego pracownika, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.
3. Za pojazdy kolejowe zagrażające wykojeniem uważa się pojazdy, na których rewidenci taboru lub inni uprawnieni pracownicy umieścili nalepki określające niezdatność pojazdu do biegu na własnych kołach, a także pojazdy kolejowe niezaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych pojazdu mogące spowodować wykojenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, wideł maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie lub uszkodzenie zderzaków itp.). Jeżeli na nalepce zostały napisane uwagi odnoszące się do sposobu

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 31 z 48**

postępowania z pojazdem kolejowym uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.

4. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych pracowników nalepek umieszczonych na taborze przez rewidentów taboru lub innych uprawnionych pracowników.
5. Przy manewrowaniu wagonami zajętych przez ludzi kierownik manewrów powinien uprzedzić osoby znajdujące się w wagonach, dopilnować zamknięcia drzwi w wagonach osobowych, a manewry wykonywać ze szczególną ostrożnością unikając gwałtownych zmian prędkości. W odniesieniu do wagonów zajętych przez podróżnych, uprzedzenie, o którym mowa powyżej, należy do drużyny konduktorskiej, zgodnie z postanowieniami Instrukcji Br-21.

§ 15

Przetaczanie pojazdów kolejowych bez użycia pojazdu kolejowego z napędem

1. Silnikowym pojazdem drogowym, ciągników akumulatorowych lub za pomocą podciągarki, przesuwnic wagonowej jak również innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość pojazdów kolejowych i z taką prędkością, aby te pojazdy kolejowe w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
2. Prędkość przetwarzanych pojazdów kolejowych środkami wymienionymi w ust. 1 nie może przekraczać:
 - 1) 5 km/h - w razie przetwarzania drogowym pojazdem silnikowym,
 - 2) 3 km/h - w razie przetwarzania innymi wymienionymi środkami.
3. Przy przetwarzaniu pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym, pojazd powinien znajdować się na zewnątrz toru.
4. Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia pojazdów kolejowych powinny mieć długość, co najmniej 2,5 m, przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia pojazdów kolejowych, a umożliwiającą natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby.
5. Kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów ani manewrowego.
6. W przypadku przetwarzania pojazdów kolejowych na pochyleniu większym niż 2,5% środkami wymienionymi w ust. 1, niezależnie od środków stosowanych do zatrzymania pojazdów kolejowych, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku założyć płóz hamulcowy.
7. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być ze sobą sprzęgnięte.
8. Kierownik manewrów wykonujący manewry bez użycia pojazdu trakcyjnego powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony i przeegzaminować w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami.
9. Inne osoby zatrudnione przy manewrach, kierownik manewrów powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć, a pracę ich nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, taboru i przesyłek. Pouczenie należy odnotować w książce dyżurów ustawiając z dowodnym potwierdzeniem przez przeszkolonego.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 32 z 48**

10. Warunki przetaczania za pomocą zdalnie sterowanej lokomotywy, podciągarek, dopycharek, itp. urządzeń należy podać w regulaminie pracy bocznicy kolejowej miejsca, w którym używa się tych urządzeń.

§ 16

Prowadzenie manewrów przy obsłudze punktów ładunkowych (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.)

1. Praca manewrowa przy obsłudze bocznic i punktów ładunkowych, naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp. powinna się odbywać na warunkach wskazanych w regulaminie technicznym (regulaminu pracy bocznicy kolejowej).
2. Zabrania się przy obsłudze punktów ładunkowych i bocznic prowadzenia manewrów z zastosowaniem odrzucania.
3. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe (naprawcze, obrządzanie pojazdów kolejowych itp.), kierownik manewrów powinien:
 - 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.) oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych; w wagonach mogą pozostawać tylko konwojenci przesyłek i pracownicy wykonujący pracę (pracownicy pocztowi, wagonów restauracyjnych, sypialnych itp.), którzy nie są traktowani jako podróżni lub osoby postronne,
 - 4) sprawdzić czy pomiędzy rampą, a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - 6) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią budowli oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru - należy przy tym mieć na uwadze, że składowanie obok toru dozwolone jest w odległości co najmniej:
 - a. 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w pryzmach (węgiel, tłuczeń, kamienie, piasek, itp.),
 - b. 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte pod lit. a,
 - 7) upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są odpowiednio zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 33 z 48**

4. Sprawdzenia wymienione w ust. 3 pkt. 4, 5, 6 i 7 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.) czy też nie.
5. W czasie obsługi punktów ładunkowych (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.) zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
6. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.) powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach ładunkowych (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.) była jak najkrótsza.
7. W czasie trwania czynności ładunkowych (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.) można dostawiać wagony na punkty ładunkowe (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.) bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawianego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.
8. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.) 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 (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.).
9. Nie wolno dojeżdżać taborem do wagonów stojących na torach naprawczych bez uprzedniego stwierdzenia czy pomiędzy taborem, pod taborem lub na taborze nie pracują ludzie, czy wagony nie znajdują się na podnośnikach, czy sprzęt służący do naprawy usunięty jest poza skrajnię budowli oraz nie ma innych przeszkód do uruchomienia taboru.
10. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego (naprawczych, obrządzania pojazdów kolejowych itp.), np. brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp., kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu (zainteresowanych pracowników) niezależnie od adnotacji uczynionych w poleceniach (dyspozycjach), wykazie zdawczym lub zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 34 z 48****§ 17****Posługiwanie się płozami hamulcowymi**

1. Płóz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
 - 1) podeszwy ślizgowej z jedną lub dwiema wargami; przy podeszwie ślizgowej rozróżniamy: spód ślizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy,
 - 2) korpusu (koziołka) z nasadką lub bez,
 - 3) uchwytu.Brzegi podeszwy płoza zagięte są w dół na szerokość 17 mm i tworzą tzw. wargi. Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płóz.
2. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane. Zabrania się stosowania płóz o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.
3. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami), a mianowicie:
 - 1) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42, S49, 39, 41,
 - 2) typu PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor żółty - do szyn typu 8, 15, S60,
 - 3) typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy - do szyn typu 8, 15, S42, S49, S60.Malowanie płozów dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu. Zabrania się stosowania płozów o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.
4. Jednostki organizacyjne (sekcje) używające płozów o różnych wymiarach powierzchni ślizgowej podeszwy powinny posiadać szablony do sprawdzania rozstępu między wargami płoza przed wydaniem ich do pracy manewrowej. Dozwolona tolerancja podanych wymiarów wynosi ± 1 mm.
5. 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 odprzegu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargę płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny, a język nie był uniesiony (zadarty do góry).
6. Płozów nie wolno wykladać w następujących miejscach:
 - 1) bezpośrednio przed i za złączami szyn - płóz należy zakładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
 - 2) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płoza i uszkodzenie iglicy - w razie konieczności można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - 3) na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 35 z 48**

- 4) przed złączem izolowanym lub na nim, przy scentralizowanym nastawianiu zwrotnic - płóz należy układać za złączem w takiej odległości, aby wagon na płozie nie wjechał na następne złącze izolowane,
 - 5) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - 6) tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - 7) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu,
 - 8) w miejscach zamontowania czujników samoczynnego systemu przejazdowego.
7. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
- 1) nieprzepisowe wymiary,
 - 2) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - 3) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - 4) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - 5) korpus jest złamany lub pęknięty,
 - 6) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - 7) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
 - 8) nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
8. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne do użytku powinny być ułożone w rejonach manewrowych na przeznaczonych do tego celu stojakach lub ławach, rozmieszczonych w odstępach 25 - 50 m w zależności od warunków miejscowych. Płozów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
9. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być odcenowane oraz oznakowane skrótem nazwy jednostki organizacyjnej, rejonu manewrowego lub posterunku i kolejnym numerem. Ustalone symbole i numery nie mogą powtarzać się w obrębie jednej stacji (bocznic). Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoza.
10. Płozów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
11. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płozów, nie należy ich kłaść na śniegu. W razie konieczności położenia płoza na śniegu należy śnieg udeptać, jeden płóz położyć powierzchnią ślizgową do góry, a na niego drugi płóz powierzchnią ślizgową do dołu.
12. Po zestawieniu składu pociągu należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich płozów spod pojazdów kolejowych, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych pojazdów kolejowych dla zabezpieczeń składu przed zbiegnięciem.
13. Po ukończeniu manewrów manewrowi powinni usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 36 z 48**

Rozdział III ZESTAWIANIE POCIĄGÓW

§ 18

Ogólne zasady zestawiania pociągów

- Skład pociągu powinien odpowiadać następującym warunkom:
 - w składzie pociągu powinien znajdować się tylko taki tabor, który odpowiada warunkom przewozu tym pociągiem oraz włączony jest w przewód główny hamulca zespolonego, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 20 ust. 4,
 - długość składu i jego masa nie mogą być większe niż ustalone dla danego pociągu kursującego na określonej linii kolejowej - odstępstwa dozwolone są za zgodą zarządcy infrastruktury,
 - tabor powinien być zdatny do ruchu - tabor uszkodzony może być włączany do pociągów jeżeli rodzaj uszkodzeń, według oznaczenia rewidenta taboru nie zagraża bezpieczeństwu ruchu,
 - skład pociągu powinien być zestawiony zgodnie z planem zestawienia,
 - dwa ostatnie wagony - a przy zmianie kierunku jazdy - również dwa pierwsze, muszą mieć czynny hamulec zespolony,
 - ostatni wagon powinien posiadać wsporniki do zakładania sygnału końca pociągu,
 - tabor powinien być przepisowo sprzęgnięty,
 - drzwi wagonów powinny być zamknięte i zabezpieczone przed otwarciem.
- Za prawidłowe zestawienie pociągu odpowiada zestawiający skład pociągu.

§ 19

Warunki włączania taboru kolejowego do pociągów

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

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: **Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34**

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....

Strona 37 z 48

- 2) pęknięcie obręczy, wieńca koła lub tarczy koła,
- 3) miejscowe wytarcie koła na powierzchni tocznej o długości ponad 60 mm i nalepy o długości ponad 60 mm lub wysokości ponad 1 mm,
- 4) pęknięcie ostoi, wózka, części zawieszenia, sprężyn nośnych (belki bujaka lub pasów ochronnych, pęknięcie lub ułamanie wideł maźniczych lub zwór), luźne widły maźnic lub z brakiem nitów,
- 5) złamanie koziółka sprężyny nośnej (resora),
- 6) przesunięcie sprężyny nośnej (resora) lub pióra resora,
- 7) pęknięcie lub złamanie głównego pióra sprężyny nośnej,
- 8) nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie urządzenia sprzęgu samoczynnego, haka ciągnącego, cięgła, sprzęgu śrubowego,
- 9) przechylenie pudła wagonowego ponad 50 mm w wagonie osobowym,
- 10) uszkodzenie maźnicy powodujące wyciekanie smaru,
- 11) brak elementu zabezpieczającego zestawu kołowe (w kształcie litery „T”) w wózkach typu 25 TN.

Stwierdzenie usterek wymienionych w pkt. 3, 9 dokonuje się wizualnie (szacunkowo).

5. Zabrania się włączania do pociągu taboru:

- 1) po wykolejeniu lub taboru, który znajdując się w pociągu lub składzie manewrowym uległ wypadkowi, do czasu orzeczenia przez rewidenta taboru, maszynistę lub innego uprawnionego pracownika, o jego przydatności do ruchu,
- 2) z nalepkami o treści zakazującej włączenia go do pociągu,
- 3) bez oznaczenia daty dokonania rewizji okresowej, z wyjątkiem wagonów próbnych i przesyłanych z zakładów wytwórczych do jednostki macierzystej oraz wagonów osobowych przewoźników kolejowych innego państwa w komunikacji RIC,
- 4) z przekroczonym terminem rewizji okresowej, z wyjątkiem przypadków przewidzianych umowami międzynarodowymi.

6. Bez zezwolenia zarządcy infrastruktury na przewóz, nie może być włączany do pociągu tabor stanowiący przesyłkę nadzwyczajną.

7. Do pociągu nie należy włączać taboru, którego prędkość dopuszczalna jest mniejsza od największej prędkości tego pociągu.

8. Do pociągów pasażerskich, w zależności od prędkości kursujących pociągów, nie mogą być włączane wagony:

Pkt.	Przy prędkości:	Określenie wagonów, które nie mogą być włączane do pociągów pasażerskich
1	niezależnie od prędkości	a) z towarami niebezpiecznymi, b) platformy z ładunkami ciężkimi i długich przedmiotów, ulegających łatwemu przesunięciu oraz wagonów załadowanych pojazdami drogowymi

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: **Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34**

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 38 z 48**

		<p>z wyjątkiem samochodów osobowych,</p> <p>c) towarowe 2-osiowe z rozstawem osi mniejszym niż 3,5 m o masie własnej mniejszej niż 8 ton,</p> <p>d) połączone tylko wspólnym ładunkiem lub rozwarą,</p> <p>e) nie mające czynnego hamulca zespolonego z wyjątkiem wagonów wymienionych w ust. 11,</p> <p>f) towarowe na łożyskach ślizgowych.</p>
2	od 61 do 80 km/h	<p>a) wymienione w pkt 1,</p> <p>b) osobowe 2-osiowe z rozstawem osi mniejszym niż 5 m i masie własnej mniejszej niż 12 ton,</p> <p>c) osobowe 3-osiowe z rozstawem osi skrajnych mniejszym niż 6 m i masie własnej mniejszej niż 14 ton,</p> <p>d) towarowe 2-osiowe z rozstawem osi mniejszym niż 4,5 m i o masie własnej mniejszej niż 9 ton,</p> <p>e) towarowe 3-osiowe z rozstawem osi skrajnych mniejszym niż 6 m i o masie własnej mniejszej niż 14 ton,</p> <p>f) towarowe na wózkach z rozstawem osi wózków mniejszym niż 1,8 m i masie własnej mniejszej niż 16 ton, wagony towarowe z ładunkiem przewożonym zypem lub luzem (dotyczy to drobnych przedmiotów nieopakowanych i nieumocowanych),</p>

9. Do pociągów pasażerskich, w zależności od prędkości pociągu mogą być włączane:

Pkt.	Przy prędkości:	Określenie wagonów dopuszczonych do kursowania w pociągach pasażerskich
1	od 81 do 100 km/h	wagony towarowe oznaczone znakiem „S” lub „SS”, o ile od daty ich ostatniej rewizji okresowej upłynęło nie więcej niż 12 miesięcy i nie wprowadzono doraźnych ograniczeń, z wyjątkiem wagonów wymienionych w ust. 8,
2	od 101 do 120 km/h	wagony towarowe oznaczone znakiem „SS”, o ile od daty ostatniej rewizji okresowej nie upłynęło więcej niż 12 miesięcy i nie wprowadzono doraźnych ograniczeń, z wyjątkiem wagonów wymienionych w ust. 8 - z zastrzeżeniem zawartym w § 19 ust. 6,
3	ponad 120 km/h	<p>a) wagony osobowe, które mają podaną na wagonie prędkość większą niż 120 km/h,</p> <p>b) wagony 4-osiowe piętrowe do przewozu samochodów osobowych, z odpowiednim oznaczeniem prędkości - z zastrzeżeniem zawartym w § 20 ust. 7.</p>

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 39 z 48**

10. Do pociągu pasażerskiego o prędkości większej od 80 km/h, można włączyć jeden wagon bez czynnego hamulca zespolonego tylko wtedy, gdy wagon ten jest przesyłany do naprawy oraz spełnione są następujące warunki:
- 1) prędkość rozkładowa pociągu nie jest większa od 120 km/h,
 - 2) włączenie wagonu bez czynnego hamulca nie spowoduje konieczności obniżenia prędkości pociągu z powodu zmniejszenia procentu rzeczywistej masy hamującej,
 - 3) wagon (tylko jeden) bez czynnego hamulca znajduje się bezpośrednio za prowadzącym pojazdem (pojazdami) trakcyjnym,
 - 4) nie jest przewidywana zmiana kierunku jazdy pociągu.
11. W komunikacji międzynarodowej mogą kursować tylko wagony ze znakiem przydatności dla danej komunikacji.
12. Tabor kolejowy odpowiadający warunkom kursowania w pociągach o wyższych prędkościach może być włączany do pociągów o niższych prędkościach.

§ 20

Zestawianie pociągów pasażerskich

1. Porządek rozmieszczenia wagonów w pociągach pasażerskich wskazany jest w „Planie zestawiania, obiegu i obsługi składów pociągów pasażerskich”.
2. Jeżeli w pociągu znajduje się wagon bagażowy, powinien on znajdować się bezpośrednio za lokomotywą, o ile inne względy nie wymagają ustawienia go na innym miejscu w pociągu. Postanowienie to dotyczy również wagonu pocztowego, gdy w pociągu nie ma wagonu bagażowego lub gdy wagon bagażowy nie znajduje się bezpośrednio za lokomotywą.
3. Wagony towarowe można włączyć do pociągów pasażerskich, jeżeli przewiduje to „Plan zestawiania, obiegu i obsługi składów pociągów pasażerskich”.
4. W pociągach mieszanych za ostatnim wagonem z czynnym hamulcem można włączyć bez czynnego hamulca jeden pojazd kolejowy uszkodzony, lecz zdolny do ruchu, jeżeli rodzaj uszkodzenia nie pozwala na włączenie go w innym miejscu. Pojazd kolejowy powinien być odpowiednio przygotowany do jazdy i włączony do przewodu głównego hamulca. Wyjątkowo od tej zasady może być stosowane odstępstwo, przy zabieraniu pojazdu kolejowego z miejsca wypadku na szlaku do najbliższej stacji.
5. W razie nadzwyczajnej sytuacji (np. wypadku, klęski żywiołowej itp.) wagony towarowe mogą być włączone do pociągu pasażerskiego na doraźne zarządzenie zarządcy infrastruktury po uprzednim uzgodnieniu z zainteresowanym przewoźnikiem.
6. Liczba wagonów towarowych włączonych do pociągu pasażerskiego nie może przekraczać:
 - 1) 12 osi przy prędkości do 70 km/h,
 - 2) 10 osi przy prędkości 71-80 km/h,
 - 3) 6 osi przy prędkości 81-100 km/h.

Liczba ta dotyczy pociągów z tarem mieszanym.
7. Dodanie do pociągu pasażerskiego większej ilości wagonów towarowych niż wskazano w ust. 6

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 40 z 48**

- lub dodanie wagonów towarowych do pociągu o prędkości większej niż 100 km/h wymaga każdorazowej zgody zarządcy infrastruktury - dotyczy to sytuacji wskazanych w ust. 3 i 5.
8. W pociągu pasażerskim o prędkości większej niż 80 km/h wagony towarowe zasadniczo powinny znajdować się na końcu pociągu.
 9. Do pociągu pasażerskiego z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania „R” wolno włączyć nie więcej niż trzy wagony z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania „P”, przy czym liczba wagonów nastawionych na przebieg hamowania „R” musi być większa niż liczba wagonów z nastawieniem na przebieg hamowania „P”. W przeciwnym razie hamulce wszystkich wagonów należy nastawić na przebieg hamowania „P”.
 10. Do pociągu pasażerskiego z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania „P” lub „R”, można włączyć wagony towarowe z nastawieniem na przebieg hamowania „P” z tym, że liczba takich wagonów w pociągu z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania „R” nie może być większa od trzech, a liczba wagonów z hamulcami z nastawieniem „R” musi być zawsze większa od liczby wagonów z hamulcami z nastawieniem na przebieg hamowania „P”. W przeciwnym razie hamulce wszystkich wagonów należy nastawić na przebieg hamowania „P”.
 11. Do pociągu pasażerskiego z hamulcami nastawionymi na przebieg hamowania „P” lub „R” nie wolno włączać wagonów towarowych z hamulcem nastawionym na przebieg hamowania „G”.
 12. Gdyby jednak zaszła potrzeba włączenia do pociągu pasażerskiego na hamulcach zespolonych nastawionych na przebieg hamowania „P”, wagonów z nastawieniem hamulca na przebieg hamowania „G” o masie ogólnej większej niż 130 ton, to należy również nastawić na przebieg hamowania „G” hamulce tych wagonów osobowych, które są wyposażone w urządzenia do nastawiania na przebieg hamowania „G”. Największa dozwolona prędkość pociągu pasażerskiego na hamulcach zespolonych nastawianych na przebieg hamowania „G” nie może być większa niż przewidziana dla pociągu towarowego na danej linii.
 13. Jeżeli wagony osobowe nieposiadające nastawienia na przebieg hamowania „G” lecz tylko „P” lub „R” mają być włączone do pociągu towarowego na hamulcach wolnodziałających nastawionych na przebieg działania „G”, to hamulce tych wagonów osobowych należy wyłączyć z działania.

§ 21

Umieszczanie lokomotyw w pociągach

1. Lokomotywa pociągowa ciągnąca i przyprzęgowa powinny znajdować się na przedzie pociągu, a jeżeli jest to lokomotywa parowa, powinna być zwrócona przodem w kierunku jazdy.
2. Ustawienie lokomotyw na czole pociągu nie obowiązuje w następujących przypadkach:
 - 1) jeżeli pchanie pociągu przewidziane jest w rozkładzie jazdy,
 - 2) w pociągach cofanych na szlaku,
 - 3) przy cofaniu lub przestawianiu pociągu na stacjach,

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 41 z 48**

- 4) w pociągach ratunkowych, służbowych, roboczych i z pługiem odśnieżnym,
 - 5) w pociągach obsługujących bocznicę, na których nie ma możliwości przestawiania lokomotywy,
 - 6) w pociągach pasażerskich wahadłowych, kursujących do miejsca, w którym nie ma możliwości przestawienia lokomotywy,
 - 7) w pociągach pasażerskich, w których wagon znajdujący się na przodzie posiada urządzenie do zdalnego sterowania pojazdem trakcyjnym,
 - 8) w pociągach kursujących do miejsca przesiadania lub wypadku na szlaku.
3. Do pociągu pasażerskiego mogą być użyte nie więcej niż dwie lokomotywy ciągnące.
4. Pomiędzy lokomotywy ciągnące nie wolno wstawiać wagonów z wyjątkiemjazd doświadczalnych i pociągów roboczych kursujących po torze zamkniętym.
5. W pociągach próbnych, inspekcyjnych i obsługujących bocznicę na każdorazowe zarządzenie zarządcy infrastruktury na wniosek zainteresowanego przewoźnika, lokomotywa pociągowa może być ustawiona w dowolnym miejscu.
6. Lokomotywy nieczynne należy przysyłać pociągami towarowymi lub mieszanymi przy zachowaniu następujących warunków:
- 1) nieczynną lokomotywę należy włączać do pociągów kursujących z prędkością nie większą niż ustalono dla tej lokomotywy,
 - 2) przy przesyłaniu nieczynnych lokomotyw należy stosować postanowienia ust. 10,
 - 3) przesyłane lokomotywy powinny być zdadne do ruchu,
 - 4) wszystkie nieczynne lokomotywy powinny posiadać czynne hamulce zespolone i być włączone w przewód główny hamulca,
 - 5) nieczynne lokomotywy powinny być odpowiednio przygotowane do jazdy (zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową), a na widocznym miejscu powinny znajdować się tabliczki z napisem dozwolonej prędkości i drogi przewozu,
 - 6) konieczność obsadzenia i dozoru nieczynnego pojazdu trakcyjnego określa przewoźnik.

Wyjątkowo pojedyncze lokomotywy elektryczne, spalinowe i wagony spalinowe mogą być przesyłane (na odcinkach z dozwoloną podwójną trakcją) pociągami pasażerskimi bezpośrednio za lokomotywą ciągnącą, przy zachowaniu warunków określonych w pkt 1, 3, 4, 5 i 6.

7. W przypadku uszkodzenia (usterki) lokomotywy pociągowej uniemożliwiającego wytwarzanie siły pociągowej, lokomotywa ta może jechać dalej w składzie pociągu w stanie nieczynnym bezpośrednio za lokomotywą zastępczą, o ile warunki techniczno-ruchowe tego nie zabraniają.
8. W razie potrzeby przesłania lokomotywy luzem na odcinku względnie szlaku, na którym wykorzystana jest pełna przepustowość, a podwójna trakcja jest niedozwolona, lokomotywę można włączyć na koniec pociągu towarowego za zgodą przewoźnika towarowego i zarządcy infrastruktury, jeżeli prędkość konstrukcyjna tej lokomotywy nie jest mniejsza od prędkości pociągu. Lokomotywa ta, jako doprzęg, powinna być sprzęgnięta z pociągiem i połączona

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 42 z 48**

z hamulcem zespolonym pociągu oraz właściwie osygnalizowana.

9. Nieczynne lokomotywy o mocy mniejszej niż 230 kW (300 KM) można za zgodą zarządcy infrastruktury i przewoźnika towarowego przysyłać pociągami towarowymi o prędkości nie większej niż 60 km/h, a włączać je należy możliwie w końcu pociągu (o ile to możliwe na 3 lecz nie dalej niż na 5 miejscu od końca). Lokomotywy te nie mogą znajdować się w pociągu popychanym lub pchanym.
10. Pojazd specjalny w stanie nieczynnym może być włączony do pociągu, w miejscu stosownie do napisu na tym pojeździe. Prędkość pociągu nie może przekraczać prędkości określonej na pojeździe specjalnym. Ruchome części (ramiona, skrzydła, podpory, wysięgniki, przenośniki, noże, żurawiki itp.) muszą być zabezpieczone przed samoczynnym zadziałaniem. Za właściwe przygotowanie pojazdu specjalnego do jazdy w składzie pociągu odpowiedzialna jest jednostka organizacyjna przekazująca ten pojazd do przewozu. Maszyny posiadające w swojej konstrukcji sprzęg samoczynny należy włączać w skład pociągu z wagonami ochronnymi (mającymi po jednym sprzęgu samoczynnym na czołownicach). Wagony techniczno-gospodarcze mogą być włączone w skład pociągu w dowolnym miejscu, o ile pozwala na to ich konstrukcja, w przeciwnym przypadku stosownie do napisów na taborze (zwracać uwagę na wytrzymałość sprzęgu śrubowego). Jazda pociągu ze znajdującym się w składzie pojazdami specjalnymi powinna odbywać się z prędkością nieprzekraczającą dozwolonej dla tego rodzaju pojazdów.

§ 22

Ustalanie długości i masy pociągu

1. Jako długość pociągu przyjmuje się długość jego składu i czynnych pojazdów trakcyjnych. Długość pociągu określa się w metrach.
2. Długość pociągu zależna jest od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz rodzaju hamulców.
3. Pociąg pasażerski może mieć zasadniczo długość do 300 m, dostosowaną do długości peronów na stacjach i przystankach osobowych, na których według rozkładu jazdy pociąg się zatrzymuje. Większą długość, lecz nie więcej niż 400 m pociąg pasażerski może mieć pod następującymi warunkami:
 - 1) długość peronów na stacjach i przystankach osobowych, na których według rozkładu jazdy pociąg się zatrzymuje, jest odpowiednia,
 - 2) hamulec jest szybkodziałający, tj. wszystkie czynne hamulce wagonowe nastawione są w położeniu „P” lub „R”,
 - 3) wszystkie wagony mają zderzaki pierścieniowe, elastomerowe lub z przekładkami gumowymi.Większą długość niż 400 m pociąg pasażerski może mieć tylko za zezwoleniem zarządcy infrastruktury.
4. Dopuszczalną długość pociągów pasażerskich na poszczególnych odcinkach należy podawać

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 43 z 48**

w rozkładzie jazdy pociągów i w „Planie zestawiania, obiegu i obsługi składów pociągów pasażerskich”.

5. Długość pociągu w metrach należy ustalić na podstawie napisów na taborze kolejowym włączonym do składu pociągu. Do obliczenia długości pociągu w metrach należy przyjmować długość taboru kolejowego ze zderzakami.
6. Masa ogólna pociągu jest to suma mas (z ładunkiem) poszczególnych pojazdów w pociągu, również tych bez czynnego hamulca, przy czym:
 - 1) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem,
 - 2) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h, dla pociągu o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton oraz dla pociągów wykonujących międzynarodowe przewozy kolejowe – jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem z napędem.

W przypadku zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych, masa ogólna składu pociągu równa się masie wszystkich jednostek taboru kolejowego w pociągu.

7. Masa ogólna jednostki taboru jest sumą masy własnej (tary) i masy ładunku (netto).
8. Masę ładunku określa się na podstawie nalepek kierunkowych lub dokumentów przewozowych.
9. W pociągach pasażerskich masę ogólną wagonu przyjmuje się według znaku zawierającego dane o masie własnej, masie ogólnej i liczbie miejsc siedzących, umieszczonego w dolnej części ściany bocznej wagonu. W przypadku braku tego znaku, masę ogólną wagonu określa się dodając do masy własnej podanej na ścianie bocznej wagonu, średnią masę obciążenia wagonu podaną w tabeli:

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: **Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34**

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....

Strona 44 z 48

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

* także dla wagonów z miejscami do leżenia

10. Masa ogólna pociągu nie powinna być większa od ustalonego obciążenia lokomotywy czynnej, wyznaczonej do prowadzenia tego pociągu. Obciążenie lokomotywy czynnej dla każdego pociągu wskazane jest w rozkładzie jazdy.

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: **Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34**

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 45 z 48****Rozdział IV****SZCZEGÓLNE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY****§ 23****Wypożyczenie pracowników zatrudnionych przy manewrach**

1. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
2. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:
 - 1) chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - 2) gwizdek,
 - 3) kredę do znaczenia wagonów,
 - 4) kask i rękawice ochronne,
 - 5) kamizelkę ostrzegawczą.
3. Kierownik manewrów (drużyna manewrowa) powinien być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego i obsługą posterunku nastawczego oraz mieć przy sobie notatnik i ołówek do zapisywania danych dotyczących wykonywania pracy, zauważonych nieprawidłowości, spostrzeżeń i uwag, a ponadto dysponować wyciągiem z wewnętrznego rozkładu jazdy w zakresie zestawianych przez stację pociągów, planem odstawiania i dodawania wagonów, planem zajętości torów postojowych, planem obrządzania składów pociągowych, planem obiegów lokomotyw i inną dokumentacją niezbędną do organizowania i planowania pracy manewrowej.
4. Ilość i rodzaj sprzętu, jaki powinni posiadać pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów, określa regulamin techniczny (regulamin pracy manewrowej) i regulamin pracy bocznic kolejowej.

§ 24**Poruszanie się po torach**

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

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł:

Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 46 z 48**

4. Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym pociągiem lub pojazdami kolejowymi, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub pojazdami kolejowymi.
5. Nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi oraz po ich zderzakach i sprzęgach.
6. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu pociągów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
7. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ich scentralizowanym nastawianiu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
8. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami, wagami itp. obiektami przylegającymi do tego toru.
9. 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.
10. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.
11. W razie potrzeby przeniesienia materiałów, przedmiotów, ciężar przypadający na jedną osobę oraz odległość przemieszczania nie mogą przekraczać norm określonych odrębnymi przepisami BHP.

§ 25

Jazda na pojazdach kolejowych

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

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.

Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

		Nr instrukcji: BOSZ_I_308	Wydanie 2
Tytuł:	Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34	Data wydania: 2017/...../.....	
		Obowiązuje od dnia: 2017/...../.....	
		Strona 47 z 48	

§ 26

Zachowanie ostrożności na torach zelektryfikowanych

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

5. Termin obowiązywania

Instrukcja Bw-1 obowiązuje od03.2017

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione. Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>

Tytuł: **Instrukcja o technice wykonywania manewrów Br-34**

Data wydania:

2017/...../.....

Obowiązuje od dnia:

2017/...../.....**Strona 48 z 48**

6. Metryka zmian

Lp.	Zmiana wynika z aktu normatywnego			Zmiana obowiązuje od dnia	Czytelny podpis pracownika wprowadzającego zmianę
	Rok	Nr	Poz. §		

Dokument stanowi własność firmy PKP Intercity S.A. – do użytku służbowego.

Wszelkie prawa są zastrzeżone. Powielanie, rozpowszechnianie bez zgody PKP Intercity S.A. jest zabronione.
Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A. w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. O zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz.1503 t.j. z późniejszymi zmianami)

Aktualne dokumenty publikowane są pod adresem: <http://icsp.intercity.pl/procedury>