

.....

REGULAMIN
pracy boczniczy kolejowej

KOPALNIA MELAFIRU
TŁUMACZÓW

Regulamin sporządzono w 5 (pięciu) jednobrzmiących egzemplarzach

Regulamin zawiera 53 strony ponumerowane

Uzgodniono:

ZATWIERDZAM

SPIS TREŚCI

Regulaminu pracy bocznicy kolejowej

ROZDZIAŁ I

1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
1.1.	PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU	5
1.2.	CEL OPRACOWANIA REGULAMINU	5
1.3.	PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY	5
1.4.	ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	5
1.5.	UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓLUŻYTKOWNICY	5
1.6.	PRZEZNACZENIE BOCZNICY	6
1.7.	STATUS BOCZNICY	6
1.8.	ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH	6
1.9.	WYKAZ PODMIOTÓW MAJĄCYCH OBOWIĄZEK ZAPOZNANIA SIĘ Z PRZEPISAMI WEWNĘTRZNYMI OBOWIĄZUJĄCYMI NA BOCZNICY	6
1.10.	ZAKRES STOSOWANIA ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH PKP PLK S.A	6

ROZDZIAŁ II

2.	OPIS TECHNICZNY BOCZNICY	7
2.1.	POŁOŻENIE BOCZNICY	7
2.2.	OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA	7
2.3.	LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH	7
2.4.	WYKAZ TORÓW BOCZNIKOWYCH	8
2.5.	WYKAZ ROZJAZDÓW	9
2.6.	URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	12
2.7.	KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	12
2.8.	PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	13
2.9.	OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	13
2.10.	PUNKTY ŁADUNKOWE	13
2.11.	URZĄDZENIA ŁADUNKOWE	13
2.12.	WAGI WAGONOWE	13
2.13.	BRAMY KOLEJOWE	14
2.14.	BUDOWLE I ICH SKRAJNIA	14
2.15.	LOKALIZACJA BUDOWLI LUB URZĄDZEŃ, DLA KTÓRYCH NIE JEST ZACHOWANA SKRAJNIA BUDOWLI	14
2.16.	PLACE SKŁADOWE I ZASIEKI	14
2.17.	SYGNAŁY, WSKAŹNIKI, TABLICE	14
2.18.	URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	15
2.19.	TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY ORAZ TABOR KOLEJOWY SPECJALNY, URZĄDZENIA I ŚRODKI JEGO UTRZYMANIA	16
2.20.	ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI	16

ROZDZIAŁ III

3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA	17
3.1.	ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY	17
3.2.	ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY	17

ROZDZIAŁ IV

4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	19
4.1.	PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ	19
4.2.	LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA	19
4.3.	MASA HAMUJĄCA SKŁADOW MANEWROWYCH	19
4.4.	DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA TOR KOLEJOWY	20
4.5.	OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH	20
4.6.	RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNIKOWYCH	20
4.7.	RUCH LOKOMOTYWY UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA	20

ROZDZIAŁ V

5.	WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ BOCZNICY	21
5.1.	PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW	21
5.2.	PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE	21

5.3.	MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	21
5.4.	DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ	22
5.5.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM	22
5.6.	SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW	22
5.7.	OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE	22
5.8.	OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	23
5.9.	JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN	23
5.10.	DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCOW RECZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOLONYCH	23
5.11.	PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW	24
5.12.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC	24
5.13.	GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE	24
5.14.	ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM	24
ROZDZIAŁ VI		
6.	ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	26
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ	26
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ	26
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	27
6.4.	WAŻENIE WAGONÓW	28
6.5.	PRACA MANEWRÓW W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	28
6.6.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ	29
ROZDZIAŁ VII		
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH	30
7.1.	PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH	30
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH NA PUNKTY ZDAWCZO-ODBIORCZE	30
7.3.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA	31
7.4.	POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH	32
ROZDZIAŁ VIII		
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	34
8.1.	CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I POSTĘPOWANIE Z NIMI	34
ROZDZIAŁ IX		
9.	NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY	35
9.1.	REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY	35
9.2.	URZĄDZENIA NIE STANOWIACE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	35
ROZDZIAŁ X		
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW	36
10.1.	KWALIFIKACJE, SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE	36
10.2.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO	36
10.3.	SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA DOKUMENTACJA	37
10.4.	BADANIA LEKARSKIE	38
ROZDZIAŁ XI		
11.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	39
11.1.	KIEROWANIE PRACĄ I SPRAWOWANIE NADZORU NAD WYKONYWANIEM PRACY MANEWROWEJ	39

11.2.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM	39
ROZDZIAŁ XII		
12.	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI	44
12.1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	44
12.2.	ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU	44
12.3.	POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU	44
12.4.	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA	44
12.5.	ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU	45
12.6.	ZAKRES BADAŃ WYPADKU, ANALIZA I USTALENIA KOŃCOWE	46
12.7.	POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO	46
ROZDZIAŁ XIII		
13.	ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW DRÓG KOLEJOWYCH	48
13.1.	DZIAŁANIA PODEJMOWANE W SYTUACJACH WYJĄTKOWYCH I W TRUDNYCH WARUNKACH,	48
13.2.	TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYŃ POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM	49
13.3.	ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ	49
13.4.	TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW	49
ROZDZIAŁ XIV		
14.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW	50
14.1.	ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA	50
14.2.	PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ	50
ROZDZIAŁ XV		
15.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	51
15.1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU	51
15.2.	OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	51
15.3.	OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA	51
ROZDZIAŁ XVI		
16.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU	52
ROZDZIAŁ XVII		
17.	ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU	53
17.1.	ZAŁĄCZNIK NR 1 - PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	54
17.2.	ZAŁĄCZNIK NR 2 - PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	55

ROZDZIAŁ I

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMIN

1. Niniejszy „Regulamin pracy boczniczy kolejowej Kopalnia Melafiru Tłumaczów”, zwany dalej w skrócie Regulaminem, został sporządzony na podstawie postanowienia § 6 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 360 z późn. zm.) w związku z wymogiem postawionym przez Art. 19 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 1984, z póź. zm.).

Ponadto w Regulaminie ujęto postanowienia:

- 1) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369);
- 2) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021r., poz. 101 z późniejszymi zmianami).

2. Treść niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej jest opracowana zgodnie z Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika (Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury Nr 3 z 26 lutego 2010, poz. Nr 8).

3. W niniejszym „Regulaminie pracy boczniczy kolejowej” uwzględniono również postanowienia:

- 1) Regulaminu technicznego stacji PKP PLK S.A. Ścinawka Średnia.

1.2. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Celem opracowania regulaminu jest określenie warunków technicznych, organizacyjnych, obsługi boczniczy, zapewniających bezpieczeństwo osób, taboru i ładunku podczas wykonywania i prowadzenia ruchu kolejowego oraz sprawnego wykonywania zadań na boczniczy.

1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY

Podstawą eksploatacji boczniczy jest:

1. Świadectwo Bezpieczeństwa wydane przez Urząd Transportu Kolejowego, które potwierdza zgodność do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na boczniczy.
2. Regulamin pracy boczniczy kolejowej, Kopalnia Melafiru Tłumaczów.

1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

1. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio z eksploatacją i transportem kolejowym boczniczy oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓŁUŻYTKOWNICY

1. Bocznicę użytkuje REGNARS Sp. z o.o., ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra.
2. W dalszej treści Regulaminu bocznicą może być określana skróconą nazwą „TŁUMACZÓW”
3. Współużytkowników bocznic nie ma.
4. Zgodę na współużytkowanie bocznic wyraża posiadacz bocznic i przedkłada deklarację na współużytkowanie zainteresowanym licencjonowanym przewoźnikom.

1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY

1. Bocznicą kolejową przeznaczoną jest do:
 - 1) przyjmowania od przewoźników próżnych wagonów pod ich załadunek;
 - 2) przyjmowania ładownych wagonów do rozładunku od przewoźników;
 - 3) podstawiania przyjętych na punkty ładunkowe bocznic i zabierania ich z tych miejsc;
 - 4) załadunku do podstawionych wagonów na punkty ładunkowe bocznic;
 - 5) rozładunku z podstawionych wagonów na punkty ładunkowe;
 - 6) zdawania wagonów ładownych i próżnych przewoźnikom kolejowym,
 - 7) przyjmowania i wyprawiania pociągów towarowych na i z bocznic.

1.7. STATUS BOCZNICY

1. Bocznicą posiada status bocznic ogólnodostępnej.

1.8. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH

Użytkownik bocznic REGNARS Sp. z o.o., ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra posiada i stosuje przepisy wewnętrzne, obejmujące swym zakresem całą bocznicą kolejową:

1. Instrukcja wykonywania pracy manewrowej i sygnalizacji na bocznic.
2. Przepisy wewnętrzne utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic kolejowej.
3. Instrukcja postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w transporcie kolejowym na bocznic kolejowej.

1.9. WYKAZ PODMIOTÓW MAJĄCYCH OBOWIĄZEK ZAPOZNANIA SIĘ Z PRZEPISAMI WEWNĘTRZNYMI OBOWIĄZUJĄCYMI NA BOCZNICY

1. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu pracy bocznic kolejowej oraz w treści przywołanych regulacji wewnętrznych użytkownika bocznic obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio z eksploatacją i transportem kolejowym bocznic oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicą w zakresie obowiązków wynikających z niniejszego regulaminu.

1.10. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH PKP PLK S.A.

1. Użytkownik bocznic nie stosuje i nie korzysta na potrzeby prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy wewnętrznymi instrukcjami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ROZDZIAŁ II

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY

2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY

1. Bocznicą kolejową „TŁUMACZÓW” jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się na stacji Ścinaka Średnia, położonej na linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 286 Kłodzko Główne – Wałbrzych Główny.
2. Bocznicą kolejową „TŁUMACZÓW” odgałęzia się na stacji PKP PLK S.A. Ścinaka Średnia na styku przediglicowym rozjazdu nr 45 w km 14,517.00 linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 286 Kłodzko Główne – Wałbrzych Główny.
3. Początek bocznic, stanowiący punkt styku dróg kolejowych pomiędzy PKP PLK S.A. a bocznicą, położony jest na styku przediglicowym rozjazdu nr 45 w km 14,517.00 linii nr 286 Kłodzko Główne – Wałbrzych Główny

2.2. OKREGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA

1. Bocznicą kolejową stanowi jeden okręg nastawczy.
2. Posterunku ruchu na i przy bocznicy nie ma.

2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH

1. Punkty zdawczo-odbiorcze bocznicy zlokalizowane są na torach nr 201 i 202.
2. Miejsca punktów zdawczo odbiorczych oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi:
 - 1) dla toru nr 201: po lewej stronie toru, w km 0,051.11 oraz po prawej stronie toru w km 0,560.00 tego toru;
 - 2) dla toru nr 202 po lewej stronie toru, w km 0,050.00 oraz po prawej stronie toru w km 0,462.38 tego toru.

2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNICOWYCH

1. Wykaz eksploatowanych torów bocznicowych i ich przeznaczenie

WYKAZ TORÓW												
Nr toru	Nazwa toru i przeznaczenie	Granica toru od – do	całkowita [m]		długość użyteczna			typ nawierzchni			pojemność (w wagonach o długości 15 m)	uwagi
			[m]		od	do	[m]	szyny (typ)	podkłady	podsiypka		
200	dojazdowy	PR 45-PR201	942,80	---	---	---	---	S49	beton/dREWNO	tluczeń	---	
201	zdawczo-odbiorczy	PR201-PR206	615,07	PKT.ZD.-ODB.	PKT.ZD.-ODB.	508,89	S49	beton/dREWNO	tluczeń	tluczeń	33/29	
202	zdawczo-odbiorczy	PR202-SR205	503,86	PKT.ZD.-ODB.	PKT.ZD.-ODB.	412,38	S49	beton/dREWNO	tluczeń	tluczeń	27/24	
202a	ochronny	SR205-KO	52,93	---	---	---	S49	beton/dREWNO	tluczeń	tluczeń	---	
204	komunikacyjny	PR201-PR206	616,18	---	---	---	S49	beton/dREWNO	tluczeń	tluczeń	---	
300	Komunikacyjny/dojazdowy	PR206-PR301	3075,01	---	---	---	S49	beton/dREWNO	tluczeń	tluczeń	---	
301	komunikacyjny	PR301-PR307	479,81	---	---	---	S49	beton/dREWNO	tluczeń	tluczeń	---	
301a	Wyciągowo/odstawczy	PR307-KO	42,00	PR307	Z1	36,62	S49	beton/dREWNO	tluczeń	tluczeń	2/2	
303	ładunkowy	PR301-PR306	443,07	WK303	UKR306	314,15	S49	beton/dREWNO	tluczeń	tluczeń	20/18	
305	ładunkowy	PR302-PR307	442,53	WK302	PR305	268,44	S49	beton/dREWNO	tluczeń	tluczeń	17/15	
305a	Trakcyjny/wyciągowy	PR305-KO	68,28	UKR305	KO	19,80	S49	beton/dREWNO	tluczeń	tluczeń	1/1	
			7281,54				1560,28				100/89	

Objaśnienia skrótów:

PR - początek rozjazdu
 SR - środek rozjazdu
 KO - koziół oporowy

UKR - ukres rozjazdu
 pkt zd-odb - punkt zdawczo-odbiorczy
 Z1 - tarcza zaporowa Z1

2. Parametry techniczne torów

Nr toru	Nazwa/przeznaczenie toru	Typ nawierzchni	Minimalny promień łuku toru	Rodzaj toru	Tor posiada	
					Izolację torową	Urządzenia do zwalniania przebiegów
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
200	dojazdowy	S49	R=519	klasyczny	nie	nie
201	zdawczo-odbiorczy	S49	Na odcinku prostym	klasyczny	nie	nie
202	zdawczo-odbiorczy	S49	Na odcinku prostym	klasyczny	nie	nie
202a	ochronny	S49	R=370	klasyczny	nie	nie
204	komunikacyjny	S49	R=330	klasyczny	nie	nie
300	komunikacyjny dojazdowy	S49	R=251	klasyczny	nie	nie
301	komunikacyjny	S49	R=248	klasyczny	nie	nie
301a	wyciągowy odstawczy	S49	R=508	klasyczny	nie	nie
303	ładunkowy	S49	R=194	klasyczny	nie	nie
305	ładunkowy	S49	R=193	klasyczny	nie	nie
305a	trakcyjny wyciągowy	S49	Na odcinku prostym	klasyczny	nie	nie

3. Pochylenia podłużne torów

Nr toru	Na długości w metrach	Rodzaj pochylenia podłużnego toru wg kilometracji	Wielkość pochylenia w ‰	Na długości w metrach
1.	2.	3.	4.	5.
200	942,80	spadek	6,00	53,00
		spadek	10,00	179,80
		spadek	12,90	255,00
		spadek	6,24	455,00
201	615,07	spadek	6,24	109,00
		poziom	0,00	391,00
		wzniesienie	0,30	115,07
202	503,86	spadek	6,24	58,38
		poziom	0,00	391,00
		wzniesienie	0,30	54,48
202a	52,93	wzniesienie	0,30	52,93
204	616,18	spadek	6,24	109,00
		poziom	0,00	391,00
		wzniesienie	0,30	116,18

1.	2.	3.	4.	5.
300	3075,01	wzniesienie	0,30	384,93
		poziom	0,00	280,00
		spadek	9,63	620,00
		poziom	0,00	150,00
		wzniesienie	1,00	150,00
		poziom	0,00	171,00
		wzniesienie	4,73	129,00
		wzniesienie	7,90	400,00
		wzniesienie	10,00	420,00
		wzniesienie	15,01	317,00
		wzniesienie	10,00	53,08
301	479,81	wzniesienie	10,00	92,62
		poziom	0,00	293,00
		wzniesienie	10,00	94,19
301a	42,00	wzniesienie	10,00	42,00
303	443,07	wzniesienie	10,00	92,62
		poziom	0,00	293,00
		wzniesienie	10,00	57,45
305	442,53	wzniesienie	10,00	55,91
		poziom	0,00	293,00
		wzniesienie	10,00	93,62
305a	68,28	wzniesienie	10,00	68,28

2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC

1. Rodzaje, typ i parametry techniczne dotyczące rozjazdów.

Lp.	Nr rozjazdu	Rodzaj rozjazdu	Typ	Skos	Promień	Długość rozjazdu	Rodzaj		Uwagi
							Podrozejzdnice	Podsypki	
1	201	zwyczajny prawy	S49	1 : 9	190	27,14	drewniane	tłuczeń	
2	202	zwyczajny lewy	S49	1 : 9	190	27,14	drewniane	tłuczeń	
3	205	krzyżowy podwójny	S49	1 : 9	190	33,23	drewniane	tłuczeń	
4	206	zwyczajny lewy	S49	1 : 9	190	27,14	drewniane	tłuczeń	
5	301	zwyczajny lewy	S49	1 : 9	190	27,14	drewniane	tłuczeń	
6	302	zwyczajny lewy	S49	1 : 7,5	190	25,22	drewniane	tłuczeń	
7	305	zwyczajny lewy	S49	1 : 9	190	27,14	drewniane	tłuczeń	
8	306	zwyczajny prawy	S49	1 : 9	190	27,14	drewniane	tłuczeń	
9	307	zwyczajny prawy	S49	1 : 9	190	27,14	drewniane	tłuczeń	

2. Rodzaje – typ wykolejnic.

Na terenie bocznicy zabudowane są wykolejnice:

- a) Wk31 w km 0,004.20 toru nr 200,
- b) Wk302 w km 0,048.49 toru nr 305,
- c) Wk303 w km 0,080.80 toru nr 303.

3. Zasadnicze położenie, sposób obsługi (nastawiania), uzależnienia rozjazdów i wykolejnic.

Numer rozjazdu/wykolejnicy	Położenie zasadnicze rozjazdu /wykolejnicy	Sposób przestawiania: „r” – ręczny, „e” - elektryczny	Obowiązek przestawienia zwrótnicy/wykolejnicy należy do	Przystosowanie zwrótnicy/wykolejnicy do lokalnego nastawiania	Wyposażenie rozjazdu / wykolejnicy w latarnię	Uzależnienia kluczowe
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
201	na rozjazd nr 202	r	drużyna manewrowa przewoźnika lub użytkownika bocznicy	tak	nie	
202	na tor nr 202	r	drużyna manewrowa przewoźnika lub użytkownika bocznicy	tak	nie	
205 ab	na tor nr 202a	r	drużyna manewrowa przewoźnika lub użytkownika bocznicy	tak	nie	
205 cd	na tor nr 202	r	drużyna manewrowa przewoźnika lub użytkownika bocznicy	tak	nie	
206	na tor nr 201	r	drużyna manewrowa przewoźnika lub użytkownika bocznicy)	tak	nie	
301	na rozjazd nr 302	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy	tak	nie	
302	na tor nr 305	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy	tak	nie	
305	na rozjazd nr 307	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy	tak	nie	
306	na tor nr 303	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy	tak	nie	
307	na rozjazd nr 305	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy	tak	nie	
Wk31	nałożona na tor	e	dyżurny ruchu stacji PKP PLK S .A. Ścinawka Średnia	nie	tak	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Wk302	nałożona na tor	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy	tak	tak	klucz Wk302+ u kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznicy
Wk303	nałożona na tor	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy	tak	tak	klucz Wk303+ u kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznicy

4. Układ torowy bocznicy, z uwzględnieniem innych urządzeń infrastruktury kolejowej, został przedstawiony na planie sytuacyjnym bocznicy stanowiącym Załącznik Nr 2, będący integralną częścią niniejszego Regulaminu.

2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

1. Na bocznicy zabudowana jest świetlna tarcza manewrowa Tm 38, innej sygnalizacji świetlnej i sygnalizatorów nie ma.
2. Urządzeniami zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznicy są:
 - 1) wykolejnica Wk 31 z napędem elektrycznym;
 - 2) wykolejnica Wk 302 z zamkiem wykolejnicowym;
 - 3) wykolejnica Wk 303 z zamkiem wykolejnicowym;
 - 4) świetlna tarcza manewrowa Tm 38;
 - 5) czujnik obecności koła – licznik osi
 przedstawione na planie schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznicy, stanowiącym Załącznik Nr 1 do niniejszego regulaminu.
3. Zabezpieczeniem przed nie uzgodnionymi wyjazdami z bocznicy lokomotywy użytkownika bocznicy kolejowej na tory stacji PKP PLK S.A. Ścinawka Średnia jest świetlna tarcza manewrowa Tm38, oraz nałożona na szynę wykolejnica Wk 31 włączona do systemu zależnościowego w/w stacji.
4. Na bocznicy w pomieszczeniu kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznicy kolejowej znajduje się jedna spona iglicowa i „Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym”. Klucz od w/w spony iglicowej po jej założeniu na zwrotnice rozjazdu należy przechowywać w pomieszczeniu nadzorującego bocznice.

2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

1. Na terenie bocznicy zabudowane są:
 - 1) przepust rurowo-żelbetowy o średnicy 0,6m i długości 14,0m w km 0,002.00 toru nr 200,
 - 2) wiadukt drogowy w km 0,482.00 toru nr 200 (nad/pod torem),
 - 3) przepust żelbetowy o średnicy 0,6 m i długości 6,0 m w km 0,633.00 toru nr 200,
 - 4) przepust sklepiony kamienny o wysokości 3,0m, szerokości 3,0m i długości 23,0m w km0,732.00 toru nr 200,
 - 5) przepust sklepiony kamienny o wysokości 3,0m, szerokości 3,0m i długości 22,0m w km0,176.75 toru nr 300,
 - 6) przepust rurowo-żelbetowy o średnicy 0,6m i długości 10,0m w km 0,297.16 toru nr 300,
 - 7) przepust żelbetowy o średnicy 0,6 m i długości 7,5 m w km 0,652.52 toru nr 300,
 - 8) przepust rurowo-żelbetowy o średnicy 0,6m i długości 7,5m w km 0,771.34 toru nr 300,
 - 9) przepust rurowo-żelbetowy o średnicy 0,4m i długości 12,4m w km 0,897.03 toru nr 300,
 - 10) przepust żelbetowy o średnicy 0,6 m i długości 6,0 m w km 1,116.51 toru nr 300,
 - 11) przepust sklepiony kamienny o wysokości 1,5m, szerokości 1,5m i długości 16,5m w km 1,370.71 toru nr 300,
 - 12) wiadukt drogowy stalowy w km 1,501.11 toru nr 300,
 - 13) most stalowy 2-przęsłowy (blachow.) o długości całkowitej 61,549m od km 1,161.84 do km 1,671.50 toru nr 300,

- 14) przepust płytowy kamienny o wysokości 1,2m, szerokości 0,8m i długości 13,3m w km 2,528.03 toru nr 300,
- 15) mur oporowy wysokości od 1,0m do 3,2m, od km 2,589.00 do km 2,704.00 toru nr 300,
- 16) przepust płytowy kamienny o wysokości 1,2m, szerokości 0,75m i długości 11,2m w km 2,903.01 toru nr 300,
- 17) przepust rurowo-żelbetowy o średnicy 1,0m i długości 28,0m w km 0,348.00 toru nr 301, w km 0,347.00 toru nr 303, w km 0,313.00 toru nr 305.

2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH

1. Na terenie bocznicy zlokalizowane są przejazdy kolejowo-drogowe, przecinające w poziomie szyn:
 - 1) tor nr 200:
 - a) przejazd kategorii „D” (szer. 9m) w km 0,933.50 tego toru;
 - 2) tor nr 300:
 - a) przejazd kategorii „D” (szer. 6m) w km 0,009.22 tego toru;
 - b) przejazd kategorii „D” (szer. 6m) w km 0,225.96 tego toru;
 - c) przejazd kategorii „D” (szer. 6m) w km 0,309.30 tego toru;
 - d) przejazd kategorii „D” (szer. 6m) w km 0,489.97 tego toru;
 - e) przejazd kategorii „D” (szer. 6m) w km 0,658.17 tego toru;
 - f) przejazd nieczynny (zapora stała) płyty bet. (szer. 6m) w km 0,824.65 tego toru;
 - g) przejazd kategorii „D” (szer. 6m) w km 0,909.84 tego toru;
 - h) przejazd kategorii „D” (szer. 6m) w km 1,923.13 tego toru;
 - i) przejazd kategorii „D” (szer. 6m) w km 3,071.38 tego toruosygnalizowane zgodnie z Prawem o ruchu drogowym.

2. Na terenie bocznicy przejść dla pieszych nie ma.

2.9. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Tory, teren i obiekty na bocznicy oświetlane są w porze ciemnej światłem elektrycznym rozmieszczonym na grupie torów zdawczo odbiorczych i grupie torów ładunkowych. Oświetlenie załączane jest automatycznie przez czujniki zmierzchowe.

2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE

1. Punkty ładunkowe zlokalizowane są na torach nr 303 i nr305.
2. Placów składowych, magazynów i ramp na bocznicy kolejowej nie ma.

2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE

1. Na bocznicy do załadunków wagonów eksploatowane są:
 - 1) urządzenie przestawcze (zasyp szybkiego załadunku) - urządzenie przestawcze zlokalizowane jest między torami nr 303 i nr 305; instrukcja obsługi urządzenia w pomieszczeniu operatora ciągu ładunkowego;
 - 2) zsypane urządzenie mobilne – urządzenie zlokalizowane przy torze nr 305, urządzenie używane sporadycznie w sytuacji awarii podstawowego ciągu ładunkowego; instrukcja obsługi urządzenia w pomieszczeniu operatora urządzenia.
2. Na czas wolny od pracy, urządzenia ładunkowe powinny być unieruchomione i zabezpieczone przed uruchomieniem przez osoby nieupoważnione. Zabezpieczenia dokonuje i odpowiedzialność ponosi operator przydzielonego do obsługi urządzenia

2.12. WAGI WAGONOWE

1. Na terenie bocznicy wag wagonowych nie ma.

2. Przenośnik taśmowy (zasyp szybkiego załadunku) wyposażony jest w elektroniczną wagę, przeznaczoną do ważenia ładowanego kruszywa. Obsługa wagi zgodnie z instrukcją obsługi znajdującą się w pomieszczeniu operatora ciągu załadunkowego.

2.13. BRAMY KOLEJOWE

1. Na terenie bocznic nie ma bram kolejowych.

2.14. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA

1. Na terenie bocznic, w obrębie jej torów, obowiązują następujące rodzaje skrajni:
 - 1) dla torów, rozjazdów i innych budowli oraz urządzeń znajdujących się w strefie kolejowej bocznicy - skrajnie o parametrach wg PN-EN 15273-3, Wytocznych UIC oraz „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach” obowiązującej na bocznicach;
 - 2) dla pojazdów kolejowych - skrajnie o parametrach wg PN-70/K-02056.
2. Na terenie bocznic nie ma zabudowanych skrajników.

2.15. LOKALIZACJA BUDOWLI LUB URZĄDZEŃ, DLA KTÓRYCH NIE JEST ZACHOWANA SKRAJNIA BUDOWLI

1. Na terenie bocznic miejscem, w którym nie jest zachowana skrajnia, jest urządzenie załadunkowe (przeładowcze) zlokalizowane między torami nr 303 i nr 305, oznaczone ostrzegawczymi czarnymi ukośnymi pasami na żółtym tle oraz tablicą ostrzegawczą z napisem „**UWAGA – BRAK SKRAJNI**”.

2.16. PLACE SKŁADOWE, ZASIEKI, RAMPY

1. Placów załadunkowych, zasieków i ramp na terenie bocznic nie ma.

2.17. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE

1. Na bocznicach zabudowana jest świetlna tarcza manewrowa Tm 38, innej sygnalizacji świetlnej i sygnalizatorów nie ma.
2. Wskaźniki „W-17” (tzw. słupek ukresowy) oznaczające granicę bezpiecznego pozostawiania taboru na torach, znajdują się w miejscu zbiegania się torów.
3. Na terenie bocznic znajdują się wskaźniki „Z1 Stój”, zlokalizowane na wykolejnicach Wk31, Wk302 i Wk303.
4. Na terenie bocznic znajdują się wskaźniki „W6b” przed przejazdami kolejowo-drogowymi przecinającymi tor w poziomie szyn, w lokalizacjach:
 - 1) dla przejazdu kategorii „D” w km 0,933.50 toru nr 200:
 - a) w km 0,785.00 toru nr 200;
 - b) w km 0,141.00 toru nr 201;
 - c) w km 0,091.00 toru nr 202;
 - d) w km 0,143.00 toru nr 204;
 - 2) dla przejazdu kategorii „D” w km 0,009.22 toru nr 300:
 - a) w km 0,475.00 toru nr 201;
 - b) w km 0,425.00 toru nr 202;
 - c) w km 0,475.00 toru nr 204;
 - d) w km 0,160.00 toru nr 300
 - 3) dla przejazdów kategorii „D” w km 0,225.96 oraz w km 0,309.30 toru nr 300:
 - a) w km 0,078.00 toru nr 300;

- b) w km 0,460.00 toru nr 300;
 - 4) dla przejazdu kategorii „D” w km 0,489.97 toru nr 300:
 - c) w km 0,078.00 toru nr 300;
 - d) w km 0,640.00 toru nr 300;
 - 5) dla przejazdu kategorii „D” w km 0,658.17 toru nr 300:
 - a) w km 0,510.00 toru nr 300;
 - b) w km 0,810.00 toru nr 300
 - 6) dla przejazdu kategorii „D” w km 0,909.84 toru nr 300:
 - a) w km 0,760.00 toru nr 300;
 - b) w km 1,060.00 toru nr 300
 - 7) dla przejazdu kategorii „D” w km 1,923.13 toru nr 300:
 - a) w km 1,763.00 toru nr 300;
 - b) w km 2,073.00 toru nr 300
 - 8) dla przejazdu kategorii „D” w km 3,071.38 toru nr 300:
 - a) w km 2,920.00 toru nr 300;
 - b) w km 0,125.00 toru nr 301;
 - c) w km 0,123.00 toru nr 303;
 - d) w km 0,091.00 toru nr 305.
5. Krzyże św. Andrzeja ustawione są przed przejazdami kolejowo-drogowymi, wskazanymi w pkt 2.8 ppkt 1, od strony dróg po ich prawych stronach.
6. Tablice z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” zlokalizowane są:
 - 1) dla toru nr 201: po lewej stronie toru, w km 0,051.11 oraz po prawej stronie toru w km 0,560.00 tego toru;
 - 2) dla toru nr 202 po lewej stronie toru, w km 0,050.00 oraz po prawej stronie toru w km 0,462.38 tego toru.

2.18. URZADZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

1. Na boczniczy stale eksploatowana jest jedna lokomotywa manewrowa firmy zewnętrznej, realizującej zadania pracy manewrowej na boczniczy, zwana w dalszej części regulaminu pojazdem trakcyjnym, lokomotywą użytkownika boczniczy lub lokomotywą manewrową użytkownika boczniczy.
2. Obsadę lokomotywy stanowi jeden prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej – zwany w dalszej części regulaminu również maszynistą.
3. Lokomotywa wyposażona jest w sprzęt przeciwpożarowy, przybory sygnałowe oraz apteczkę pierwszej pomocy lekarskiej.
4. Dla lokomotywy należy prowadzić następującą dokumentację:
 - 1) Rejestr pojazdów kolejowych.
 - 2) Świadectwo sprawności technicznej.
 - 3) Plan utrzymania lokomotyw.
 - 4) Przepisy wewnętrzne utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych na boczniczy kolejowej.
 - 5) Instrukcję eksploatacji silnika.
 - 6) Dokumentację techniczno-ruchową.
 - 7) Książkę pokładową pojazdu trakcyjnego.
5. Maszynista lokomotywy każdorazowo obejmując służbę przyjmuje i przekazuje sprzęt oraz dokumentację za pokwitowaniem w książce lokomotywy spalinowej.
6. Postój lokomotywy na czas wolny od pracy, oraz w czasie obsługi boczniczy przez przewoźnika odbywa się na torze nr 202a Lokomotywa powinna być zabezpieczona przed zbiegnięciem hamulcem ręcznym i mieć wyłączony silnik.
7. W przypadku postoju lokomotywy bez obsługi na terenie boczniczy, po zakończeniu pracy lub w przerwach w pracy, powinna ona być zamknięta i zabezpieczona przed uruchomieniem przez nieupoważnione osoby.

2.19. TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY ORAZ TABOR KOLEJOWY SPECJALNY, URZĄDZENIA I ŚRODKI JEGO UTRZYMANIA

1. Bocznicą nie posiada i nie dzierżawi taboru kolejowego.
2. Bocznicą nie posiada urządzeń i środków do utrzymania taboru kolejowego.

2.20. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznicą posiada łączność telefoniczną.
2. Bocznicą nie jest wyposażona we własne urządzenia radiołączności.
3. W czasie obsługi bocznic i wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika, stosowana jest radiołączność manewrowa przewoźnika wykonującego pracę manewrową.

ROZDZIAŁ III

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

3.1. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Obsługa bocznicy dokonywana jest ze stacji PKP PLK S.A. Ścinawka Średnia na zasadach jazdy manewrowej wg organizacji i zasad manewrów obowiązujących w PKP PLK S.A. oraz regulaminu technicznego tej stacji, po omówieniu tej organizacji przez kierującego manewrami przewoźnika obsługującego bocznicę z dyżurnym ruchu w/w stacji.
2. Skład manewrowy lub lokomotywy luzem do obsługi bocznicy wjeżdża na bocznicę z torów stacji Ścinawka Średnia i wjeżdża z niej na tory w/w stacji z drużyną manewrową przewoźnika obsługującego bocznicę kolejową.
3. Skład manewrowy do obsługi bocznicy i po jej obsłudze z i na stacji PKP PLK S.A. Ścinawka Średnia musi być ciągniony przez lokomotywę manewrową.

3.2. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY

1. Przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę, powiadamia użytkownika bocznicy o jej obsłudze, w odpowiednim czasie określonym umową na obsługę bocznicy umożliwiającym spełnienie przez użytkownika bocznicy warunków do jej obsługi, oraz przed zgłoszeniem gotowości do jazdy ze stacji PKP PLK S.A. Ścinawka Średnia.
2. Obsługa bocznicy może odbywać się tylko wówczas, gdy zostały spełnione następujące warunki:
 - 1) użytkownik bocznicy kolejowej został powiadomiony o jej obsłudze, a przewoźnik został poinformowany przez użytkownika bocznicy o braku przeciwwskazań do jej obsługi;
 - 2) przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę poinformował dyżurnego ruchu stacji Ścinawka Średnia przed udzieleniem zezwolenia na jazdę z w/w posterunku ruchu na bocznicę o otrzymaniu od użytkownika bocznicy informacji o przygotowaniu bocznicy do jej obsługi i braku przeszkód do jej obsługi;
 - 3) zachowane zostały ukresy we wszystkich rozjazdach na grupie torów zdawczo odbiorczych bocznicy na drodze dojazdu do punktów zdawczo odbiorczych na bocznicy;
 - 4) na bocznicy kolejowej nie są prowadzone żadne roboty i nic nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i taboru;
 - 5) drużyna manewrowa przewoźnika podstawiającego tabor kolejowy na tory zdawczo - odbiorcze została powiadomiona o sytuacji eksploatacyjnej na punkcie zdawczo-odbiorczym.
3. Drogę przebiegu dla jazdy z torów stacji PKP PLK S.A. Ścinawka Średnia na bocznicowy tor dojazdowy nr 200 układana jest wyłącznie przez dyżurnego ruchu w/w stacji.
4. Zezwoleniami na jazdy manewrowe z torów PKP PLK S.A. stacji Ścinawka Średnia na bocznicowy tor dojazdowy nr 200 są podawane przez dyżurnego ruchu w/w stacji sygnały manewrowe na odpowiednich dla jazdy świetlnych tarczach manewrowych. Udzielone w/w zezwolenie jest ważne najdalej za wykolejnicę Wk38 ostatnią osią ostatniego wagonu w składzie lub lokomotywy. Dalsza jazda bocznicowym torem dojazdowym nr 200 odbywa się na podstawie zezwoleń udzielanych przez kierującego manewrami przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.

5. Po wyjeździe składu manewrowego ze stacji Ścinawka Średnia na bocznicowy tor nr 200 skład manewrowy na polecenie kierującego manewrami ustawicza przewoźnika obsługującego bocznicę zatrzymuje się przed stykiem przedglicowym rozjazdu nr 201, po ułożeniu zwrotnic rozjazdów nr 201 i 202 przez w/w kierującego manewrami udziela on zezwolenia na jazdę na odpowiedni do sytuacji eksploatacyjnej wolny tor zdawczo odbiorczy nr 201 lub 202.
6. Czynności kierującego manewrami przewoźnika przed wyjazdem z bocznicy kolejowej po dokonaniu jej obsługi:
 - 1) po ułożeniu drogi przebiegu dla jazdy z torów zdawczo odbiorczych udziela zezwolenia odpowiednimi sygnałami manewrowymi do jazdy na bocznicowy tor dojazdowy nr 200;
 - 2) po wyjeździe z torów zdawczo odbiorczych na bocznicowy tor dojazdowy nr 200, kierujący manewrami przewoźnika informuje dyżurnego ruchu stacji Ścinawka Średnia o zakończeniu obsługi bocznicy, jazdy do stacji i omawia z w/w dyżurnym ruchu zasady i organizację wjazdu na tory PKP PLK S.A stacji Ścinawka Średnia;
 - 3) udzielone zezwolenie jak w ppkt. 1) jest ważne najdalej do świetlnej tarczy manewrowej Tm 38;
 - 4) zezwoleniem na wjazd z bocznicowego toru dojazdowego nr 200 na tory PKP PLK S.A stacji Ścinawka Średnia jest wyświetlenie przez dyżurnego w/w stacji sygnału zezwalającego na świetlnej tarczy manewrowej Tm 38.

ROZDZIAŁ IV

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. PODSTAWIANIE WAGONOW NA BOCZNICE

1. Obsługa bocznic przez przewoźników dokonywana jest zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji PKP PLK S.A. Ścinawka Średnia, niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowej, obowiązującego rozkładu jazdy pociągów.
2. Obsługa bocznic przez przewoźników może być dokonywana o każdej porze doby zgodnie z opracowanym rozkładem jazdy pociągów.
3. Na bocznicę mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.
4. Suma długości użytecznej torów zdawczo-odbiorczych nr 201 i 202 na potrzeby podstawiania wagonów wynosi 921,27 m (tor 201 dł. 508,89, tor 202 dł. 412,38) Jednorazowo na w/w tory można postawić 61 wagonów o długości nie przekraczających 15 m.
5. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania pracy manewrowej na bocznicę podczas jej obsługi przez przewoźnika kolejowego jest kierujący manewrami przewoźnika obsługującego bocznicę.
6. W trakcie obsługi bocznic przez drużynę manewrową przewoźnika, ustawiacz użytkownika bocznic a gdy go nie ma wyznaczony przez nadzorującego bocznicę pracownik, obowiązany jest porozumieć się i ściśle współpracować z kierownikiem manewrów przewoźnika, celem zapewnienia sprawniej i bezpiecznej obsługi bocznic.
7. Na bocznicę, obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów, stanowiąca, że równocześnie nie może pracować więcej niż jedna lokomotywa, oznacza to, że pozostałe lokomotywy znajdujące się na bocznicę podczas pracy jednej tj. wykonywania manewrów, wjazdu i wyjazdu na i z bocznicę, muszą być unieruchomione.
8. Podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych nr 201 i 202 przez przewoźnika kolejowego, tabor kolejowy musi znajdować się w granicach ukresów, a lokomotywa manewrowa użytkownika bocznic musi być odstawiona na tor nr 202a lub znajdować unieruchomiona na jednym z torów nr 301, 301a, 303, 305, 305a.
9. Zasady obsługi bocznic określono w pkt 3.2 niniejszego regulaminu.

4.2. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA

1. Ilość obsług w dobie, czas ich trwania, w tym godzina rozpoczęcia i zakończenia obsługi bocznic wynika z rozkładu jazdy pociągów opracowanego przez PKP PLK S.A. na wniosek przewoźników.
2. Rozkład jazdy może być zmieniony na wniosek przewoźnika lub użytkownika bocznic.

4.3. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH

1. Rzeczywista masa hamująca
 - 1) rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich wagonów z czynnymi hamulcami znajdujących się w składzie manewrowym;
 - 2) masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przedstawiczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.

2. Wymagana masa hamująca

- 1) dla każdego składu manewrowego należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca składu manewrowego nie jest mniejsza od wymaganej.
- 2) wymaganą masę hamującą (M_{hw}) pociągu obliczana się według wzoru:

$$M_{hw} = \frac{M_o \times P_w}{100}$$

gdzie:

M_o - masa ogólna w tonach składu manewrowego (suma mas wagonów wraz z ładunkiem bez czynnej lokomotywy);

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

- 3) procent wymaganej masy hamującej (P_w) składu manewrowego, dla jazdy po torach bocznicy z maksymalną prędkością 25 km/h wynosi 17,0 %.
- 4) jeżeli rzeczywista masa hamująca składu manewrowego jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę składu manewrowego odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką można przetaczać składem manewrowym przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

$$M_o = \frac{M_{hr} \times 100}{P_w}$$

- 5) jeżeli części składu manewrowego jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, to masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. W przypadku gdy w części składu manewrowego hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to -jeżeli w części składu manewrowego na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej i część składu manewrowego na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu manewrowego - rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu manewrowego na hamulcach zespolonych.

4.4. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNE

1. Dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicowych nie przekracza nacisku 221kN.

4.4. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH

1. Na bocznicie kolejowej nie ma ograniczeń w kursowaniu pojazdów kolejowych.

4.5. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH

1. Lokomotywy przewoźników obsługujących bocznicę mogą kursować bez ograniczeń po torze dojazdowym nr 200 oraz po torach nr 201, nr 202 i po torze nr 204.
2. Jazda lokomotyw przewoźnika poza rozjazd nr 206 jest dozwolona **wyłącznie** do km 0,600 toru nr 300.

4.6. RUCH LOKOMOTYWY UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

1. Wyjazd lokomotywy manewrowej użytkownika bocznicy na tory PKP PLK S.A. stacji Ścinawka Średnia poza świetlną tarczę manewrową $T_m 38$ jest zabroniony.

ROZDZIAŁ V

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW

1. Podmiotami uprawnionymi do wykonywania pracy manewrowej na bocznicach są licencjonowani przewoźnicy kolejowi w rejonie torów zdawczo – odbiorczych, punktów na i wyładunkowych podczas obsługi bocznic.

5.2. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE

1. Rejonem manewrowym nazywa się część bocznic stanowiąca samodzielny zespół torów i urządzeń do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierującego manewrami przy użyciu jednego środka trakcyjnego.
2. Bocznicą stanowi dwa rejony manewrowe tj. I-y i II-gi rejon manewrowy.
3. I-y rejon manewrowy stanowią tory nr 200, 201, 202, 202a i 204, wraz z przyległymi do tych torów rozjazdami .
4. II-gi rejon manewrowy stanowią tory nr 300, 301, 303, 305, 305a, 301a, wraz z przyległymi do tych torów rozjazdami .
5. Na bocznicach, w jednym rejonie manewrowym nie mogą odbywać się manewry wykonywane więcej niż jedną lokomotywą. Pozostałe lokomotywy muszą znajdować się poza torami objętymi manewrami w granicach ukresów i być unieruchomione.
6. Podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych nr 201 i 202 przez przewoźnika kolejowego, tabor kolejowy musi znajdować się w granicach ukresów, a lokomotywa manewrowa użytkownika bocznic musi być odstawiona na tor nr 202a lub znajdować unieruchomiona na jednym z torów nr 301, 303, 305.

5.3. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY

1. Manewry na bocznicach należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.
2. Prędkość jazdy manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na bocznicach, a w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.
3. Zachowanie nakazanej prędkości jazdy manewrowej w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej na bocznicach.
4. Manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody, niebezpieczeństwa lub zagrożenia, można było prędkość danej jazdy manewrowej niezwłocznie zredukować do bezpiecznej albo zatrzymać manewrujący tabor.
5. Prędkości jazdy manewrowych na bocznicach w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów:

Lp.	Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej	Największa dozwolona prędkość jazdy po torach bocznic
1.	Dla jazdy torem dojazdowym nr 200 i nr 300	25 km/h

2.	Gdy lokomotywa pcha wagony	15 km/h
3.	Podczas przejeżdżania przez przejazdy kolejowo-drogowe	15 km/h
4.	Składem manewrowym wagonami naprzód, w sytuacji gdy jest on poprzedzany przez manewrowego gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie	5 km/h
5.	Z wagonami załadowanymi ładunkami wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce lub ładunkami o przekroczonej skrajni	5 km/h
6.	Na punkcie ładunkowym, przy którym usytuowane są urządzenia służące do załadunku i rozładunku wagonów	5 km/h
7.	Podczas podpychania lub podciągania wagonów w czasie ich załadunku punkcie ładunkowym	3 km/h
8.	Przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego tabo-ru	3 km/h
9.	Po torze obok, którego pracują ludzie	3 km/h
10.	w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołedzi, burzy, silnego deszczu, mgły, itp.	3 km/h

6. Kierownictwo boczniczy „TŁUMACZÓW” może wprowadzić odpowiednie ograniczenia w prędkości wykonywania manewrów na torach boczniczy.

5.4. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

1. Na boczniczy można wykonywać prace manewrową wyłącznie poprzez odstawianie, przestawianie i przetaczanie taboru kolejowego pojazdem trakcyjnym.
Wykonywanie manewrów na boczniczy innymi sposobami jest zabronione.

5.5. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM

1. Pojazd trakcyjny – lokomotywa wykonująca prace manewrową na boczniczy może znajdować się wyłącznie na końcu jednej strony składu , odpowiednio do sytuacji wynikającej z obsługi boczniczy i jej układu torowego. Lokomotywa nie może znajdować się w środku składu manewrowego.

5.6. SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW

1. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i ciągowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez przewoźnika należy wyłącznie do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika.
2. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i ciągowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez drużynę manewrową użytkownika boczniczy należy wyłącznie do obowiązków tej drużyny manewrowej.

5.7. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Obsadę lokomotywy manewrowej użytkownika boczniczy stanowi jeden prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej – zwany w dalszej części regulaminu również maszynistą.
2. Wyposażenie maszynisty lokomotywy manewrowej stanowi:
- 1) przybory sygnałowe;
 - 2) ochronne ubranie robocze;
 - 3) kamizelka ostrzegawcza;
 - 4) rękawice ochronne.
3. Obsada i wyposażenie drużyn trakcyjnych przewoźnika musi być zgodna z wewnętrznymi przepisami licencjonowanego przewoźnika kolejowego, dokonującego obsługi boczniczy.

5.8. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Na boczniczy praca manewrowa, wykonywana jest przez drużynę manewrową firmy zewnętrznej, realizującej zadania pracy manewrowej na potrzeby boczniczy zwana w dalszej części regulaminu drużyną manewrową użytkownika boczniczy..
2. Skład drużyny manewrowej użytkownika boczniczy kolejowej jak w ppkt. 1 stanowi jeden ustawiacz i jeden manewrowy.
3. Nadzorujący bocznicę może dopuścić do pracy drużynę manewrową w jednoosobowym składzie, składająca się tylko z ustawiacza.
4. Wyposażenie ustawiacza w czasie wykonywania pracy manewrowej:
 - 1) w porze dziennej chorągiewkę sygnałową;
 - 2) w porze ciemnej latarkę sygnałową ze światłem koloru białego;
 - 3) gwizdawkę ustną;
 - 4) hełm i rękawice ochronne;
 - 5) kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego lub ubranie ochronne ostrzegawcze w kolorze pomarańczowym z taśmą odbłaskową koloru białego.
5. Wyposażenie manewrowego w czasie wykonywania pracy manewrowej:
 - 1) w porze dziennej chorągiewkę sygnałową;
 - 2) w porze ciemnej latarkę sygnałową ze światłem koloru białego;
 - 3) gwizdawkę ustną;
 - 4) hełm i rękawice ochronne;
 - 5) kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego lub ubranie ochronne ostrzegawcze w kolorze pomarańczowym z taśmą odbłaskową koloru białego.
6. Obsada i wyposażenie drużyn manewrowych przewoźnika musi być zgodna z wewnętrznymi przepisami licencjonowanego przewoźnika kolejowego, dokonującego obsługi boczniczy.

5.9. JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOW-DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN

1. Na czas przejazdu składu manewrowego (lokomotywy luzem) przez przejazdy kolejowo-drogowe należy ograniczyć prędkości do prędkości nie przekraczającej 15/h, ponadto należy podawać sygnał „Baczność i zachować szczególne środki ostrożności. W przypadku zauważenia przeszkody lub możliwości bezpośredniego wejścia pieszego lub wjechania pojazdu kołowego w bezpośrednią odległość przejazdu kolejowo drogowego należy natychmiast zatrzymać skład manewrowy (lokomotywy luzem).
2. Wyznaczonych przejść dla pieszych na terenie boczniczy nie ma.

5.10. DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCOW RECZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOLONYCH

1. Na boczniczy maksymalna długość przetaczanego składu manewrowego bez obsadzenia hamulców wagonowych nie może przekraczać 12 wagonów.
2. Gdy skład manewrowy liczy powyżej 12 wagonów, to wtedy powinien być obsługiwany 1 wagon z ręcznym hamulcem wagonowym lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozcięte 12 wagonów w składzie.
3. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym, to należy przed uruchomieniem taboru sprawdzić działanie hamulców ręcznych.

4. Sprawdzenie to polega na dokręceniu dźwigni hamulca 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 i sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcz kół).

5.11. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW

1. Na bocznicach przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych i podciągarek jest zabronione.

5.12. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC I WYKOLEJNIC

1. Drogi przebiegu związanych z wjazdem i wyjazdem na i z bocznicami układane są przez drużynę manewrową przewoźnika aktualnie wykonującą prace manewrowe.
2. Drogi przebiegu dla manewrów wykonywanych na bocznicach przez przewoźnika układane są przez drużynę manewrową przewoźnika aktualnie wykonującą prace manewrowe.
3. Drogi przebiegu dla manewrów wykonywanych na bocznicach przez użytkownika bocznic, układane są przez drużynę manewrową użytkownika bocznic aktualnie wykonującą prace manewrowe.
4. Zwrotnice rozjazdów i wykolejnic przydzielonych do obsługi wskazano w kolumnach 1 i 4 wykazu w pkt. 2.5 ppkt. 3 niniejszego regulaminu.

5.13. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE

1. Na bocznicach do zabezpieczania taboru przed jego przemieszczeniem się stosuje się płozy hamulcowe.
2. Płozy hamulcowe nie użyte do zabezpieczania taboru muszą być umieszczone na stojaku do tego przeznaczonym.
3. Rozmieszczenie płóz hamulcowych:
 - 1) Stojak nr 1 na międzytorzu torów nr 303 a 305 w km 0,136.42 toru nr 303 oraz w km 0,102.02 toru nr 305 – dwie płozy hamulcowe oznaczone cechami KMT nr 5 i 6;
 - 2) Stojak nr 2 na międzytorzu torów nr 303 a 305 w km 0,336.00 toru nr 303 oraz w km 0,302.00 toru nr 305 – dwie płozy hamulcowe oznaczone cechami KMT nr 7 i 8;
 - 3) Lokomotywa manewrowa użytkownika bocznic dwie płozy hamulcowe oznaczone cechami KMT nr 9 i 10.
4. Za stan, ilość i właściwe stosowanie płóz hamulcowych na bocznicach odpowiada kierujący manewrami, ustawiacz użytkownika bocznic.

5.14. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM

1. Parametry pochyłości podłużnych torów wskazano w pkt 2.4 ppkt 3 niniejszego regulaminu.
2. Wagony przewidziane na postój muszą być zabezpieczone przed możliwością zbiegnięcia – przemieszczenia się.
3. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem w każdym przypadku po ukończeniu manewrów, oraz przed odłączeniem środka trakcyjnego.

4. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem, przemieszczeniem się na grupie torów 300, dokonuje się przez sprzęgnięcie wagonów, wyłożenie płóz hamulcowych:
 - 1) Na torach nr 301, 303, 305 pod pierwsze koła skrajnych wagonów od strony toru komunikacyjnego (dojazdowego) nr 300. Dodatkowo pozostawiony tabor kolejowy na torach nr 303 i 305 po wyjechaniu lokomotywy manewrowej z w/w torów zabezpieczany jest przez nałożenie na szynę wykolejnic na torze nr 303 Wk 303, a na torze nr 305 Wk 302 przez kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznic kolejowej i zamykanie zamkami wykolejnicowymi odpowiednio kluczami Wk303+, Wk302+. W/w klucze na czas zajęcia w/w torów przez tabor kolejowy przechowywane są przez kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznic kolejowej.
 - 2) Na torze nr 301a pod pierwsze koło skrajnego wagonu od strony rozjazdu nr 307,
5. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem, przemieszczeniem się na torach nr 201, 202, 204 dokonuje się przez zakręcenie hamulców ręcznych na dwóch wagonach od strony toru dojazdowego nr 200.
6. Zabrania się pozostawiania wagonów bez czynnej połączonej z nimi lokomotywą na torach nr 200 i 300.
7. Pozostawianie wagonów po zakończeniu pracy manewrowej oraz od momentu podstawiania taboru na bocznicę do momentu jego zabrania z bocznic przez przewoźnika bez zabezpieczenia, jest zabronione.
8. Podczas wykonywania czynności za i wyładunkowych, wagony powinny być zabezpieczone przed przemieszczeniem się jak wskazano w ppkt 4.
9. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem: kamieni, kawałków drewna, blach, żelaza itp. przedmiotów nie przystosowanych do tego celu.
10. Podczas zabierania wagonów z punktów zdawczo - odbiorczych oraz ładunkowych, przed daniem sygnału do odjazdu, drużyna manewrowa zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe oraz złożyć je w stojaku lub odhamować hamulce ręczne odpowiednio jak wskazano w ppkt. 4 i 5.
11. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, przemieszczeniem się na bocznicę odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika lub kierujący manewrami użytkownika bocznic, każdy w przypadku wykonywania przez siebie manewrów, natychmiast po ich zakończeniu, albo po odstawieniu przetaczanego taboru przed odłączeniem środka trakcyjnego.
12. Uchylenie zabezpieczenia należy do kierujących manewrami ustawiacza przewoźnika lub użytkownika bocznic, każdego z nich w przypadku zabierania przez siebie wagonów przed udzieleniem zezwolenia na jazdę.
13. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na bocznic, poza jej obsługą przez przewoźnika, odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiacz użytkownika bocznic..
14. Do zabezpieczenia taboru kolejowego na bocznic stosowane są płozy hamulcowe uniwersalne o cechach „KMT”.

ROZDZIAŁ VI

6. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ

1. Organizowanie, planowanie pracy manewrowej na bocznicach należy do kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznic kolejowych.
2. Nadzór nad pracownikami biorącymi udział w pracy manewrowej należy do obowiązków nadzorującego bocznicę lub do wyznaczonego przez niego innego pracownika.
3. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez przewoźnika podczas obsługi bocznic należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika
4. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez drużynę manewrową użytkownika bocznic należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznic.
5. Celem wykonywania pracy manewrowej na bocznicach jest:
 - 1) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów zdawczo-odbiorczych;
 - 2) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych;
 - 3) przestawianie pojedynczych wagonów, grup wagonów z jednego toru na drugi;
 - 4) przetaczanie pojedynczych wagonów i grup wagonów po torze.
6. Kierujący manewrami ustawiacz użytkownika bocznic odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi punktów zdawczo-odbiorczych, punktów ładunkowych.
7. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi bocznic tj. jej punktów zdawczo-odbiorczych.
8. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z obsługą bocznic przez przewoźnika kierujący tymi manewrami ustawiacz przewoźnika obowiązany jest poinformować pracowników własnej drużyny manewrowej i lokomotywowej o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej oraz ustawiacza użytkownika bocznic, a w razie jego braku, innego pracownika wyznaczonego przez nadzorującego bocznicę.
9. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z przetaczaniem taboru, na punktach ładunkowych lub przestawieniem taboru z toru na tor przez ustawiacza użytkownika bocznic kierujący tymi manewrami ustawiacz obowiązany jest poinformować wszystkich pracowników związanych z przetaczaniem, czynnościami na w/w punktach, o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej.
10. Pracownicy związani z pracą manewrową i czynnościami na punktach ładunkowych powinni być poinformowani i wiedzieć, kto z drużyny manewrowej jest kierującym manewrami.
11. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika odpowiada za przeprowadzenie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi punktów zdawczo-odbiorczych.

6.2. ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

1. Organizacja oraz zadania w zakresie wykonywania manewrów dokonywane są na podstawie wydanych decyzji i dyspozycji przez nadzorującego bocznicę lub do wyznaczonego przez niego innego pracownika.

2. Nadzorujący bocznice sprawuje ogólny nadzór nad pracą manewrową na bocznicy i jej eksploatacją.
3. Kierownictwo nad pracą manewrową na bocznicy sprawuje ustawiacz, odpowiednio: przewoźnika obsługującego bocznice lub użytkownika bocznicy z zachowaniem postanowień pkt. 6.1 jako kierujący pracą manewrową i na jego polecenie wykonywane są ruchy manewrowe.
4. Kierujący manewrami może podać sygnał do wykonania danego ruchu manewrowego dopiero po upewnieniu się, że droga przebiegu jest ułożona prawidłowo i nic nie zagraża bezpieczeństwu zamierzonej jazdy manewrowej oraz ludzi. Po wydaniu polecenia wykonania ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien zająć takie miejsce, by dokładnie mógł obserwować drogę przebiegu danej jazdy manewrowej i podawać w porę niezbędne sygnały manewrowe.
5. Zadaniem kierującego manewrami przewoźnika w zakresie obsługi bocznicy jest:
 - 1) sprawne i bezpieczne wykonanie obsługi punktów zdawczo - odbiorczych w zakresie podstawiania, zabrania taboru kolejowego;
 - 2) współpraca z kierującym manewrami ustawiaczem użytkownika bocznicy, a w razie jego nieobecności z innym pracownikiem wyznaczonym przez nadzorującego bocznice.
 - 3) wykonanie zadań i wskazówek przekazanych przez kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznicy, a w razie jego nieobecności przez innego pracownika wyznaczonego przez nadzorującego bocznice.
6. Zadania kierującego manewrami użytkownika bocznicy w zakresie wykonywania pracy manewrowej:
 - 1) organizowanie i wykonywanie manewrów na bocznicy w zakresie przetaczania pojedynczych wagonów lub grup wagonów po torach bocznicy lub przestawiania ich z toru na tor przy użyciu środka trakcyjnego;
 - 2) organizowanie i nadzorowanie pracy manewrowej wykonywanej przez manewrowego;
 - 3) współpraca z maszynistą bocznicy lokomotywy manewrowej;
 - 4) współpraca z pracownikami zespołów na punktach ładunkowych;
 - 5) współpraca z nadzorującym bocznice lub innym pracownikiem wyznaczonym przez nadzorującego bocznice do jego zastępstwa.

6.3. CZYNNOSCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Czynności ładunkowe na bocznicy wykonywane są na punktach ładunkowych na torach nr 303 i 305.
2. Czynności ładunkowe na punktach ładunkowych odbywają się urządzeniami wskazanymi w pkt. 2.11 ppkt. 1 niniejszego regulaminu.
3. Na czas wykonywania manewrów podczas obsługi punktów ładunkowych wszelka praca na tych punktach powinna być bezwzględnie wstrzymana, a użyte do tych czynności pojazdy drogowe i inne urządzenia ładunkowe wstrzymane, odsunięte poza skrajnię taboru i unieruchomione. Znajdujący się tam ludzie powinni być ostrzeżeni o mających nastąpić jazdach manewrowych i odsunięci na bezpieczną odległość w bezpieczne miejsca. Przekazanie informacji i ostrzeżeń j/w w każdym przypadku dokonuje ustawiacz użytkownika bocznicy.
4. Dojazd lokomotywy manewrowej do taboru kolejowego (wagonów), przy których trwają prace ładunkowe jest kategorycznie zabroniony.
5. Przed dojechaniem lokomotywy do taboru kolejowego – wagonów stojących na punkcie ładunkowym, ustawiacz użytkownika bocznicy obowiązany jest:
 - 1) sprawdzić, czy nie odbywają się czynności ładunkowe;
 - 2) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania wszelkich czynności;
 - 3) zażądać odsunięcia od taboru i z nad taboru wszelkich urządzeń i przerwać prace wszystkich urządzeń związanych z czynnościami na tych punktach;
 - 4) zażądać pozamykania drzwi i włazów wagonów oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników;
 - 5) sprawdzić, czy pomiędzy budowlami i urządzeniami ładunkowymi a taborem (wagonami) oraz czy pomiędzy nimi nie znajdują się ludzie;

- 6) sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych usypów ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie;
 - 7) sprawdzić, czy składowane na placach materiały znajdują się poza skrajnią taboru i nie grożą obsunięciem się w czasie ruchu taboru;
 - 8) upewnić się, że tabor (wagony) stojące na punktach są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło przemieszczenie ich w momencie dojeżdżania środków trakcyjnych.
6. Sprawdzenia punktów w podanym w ppkt 5 zakresie, ustawiacz użytkownika boczniczy zobowiązany jest dokonać, niezależnie od tego, czy w czasie obsługi tych punktów odbywają się jakiegokolwiek czynności, czy też nie.
7. Lokomotywa ze składem manewrowym może dojechać do stojących wagonów na punkcie ładunkowym dopiero po wstrzymaniu wszelkich prac ładunkowych, zamknięciu drzwi i burt, luków, zaworów spustowych itp. zabezpieczeniu ładunku, zapewnieniu skrajni taboru i ładunku, usunięciu ludzi, pojazdów i urządzeń ładunkowych na bezpieczną odległość od toru oraz stwierdzeniu, że nic nie zagraża bezpieczeństwu pracowników, taboru, urządzeń, pojazdów i ładunków. Dojechanie do wagonów powinno być każdorazowo uzgodnione z operatorami: urządzeń, pojazdów ładunkowych oraz pracownikami związanymi bezpośrednio z czynnościami ładunkowymi.

6.4. WAŻENIE WAGONÓW

1. Na terenie bocznic wag wagonowych nie ma.
2. Przenośnik taśmowy (zasyp szybkiego załadunku) wyposażony jest w elektroniczną wagę, przeznaczoną do ważenia ładowanego kruszywa. Obsługa wagi zgodnie z instrukcją obsługi znajdującą się w pomieszczeniu operatora ciągu załadunkowego.

6.5. PRACA MANEROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

1. Warunki złej widoczności mogą być powodowane następującymi czynnikami:
 - 1) warunkami atmosferycznymi (mgła, ulewa, itp.) i porą doby;
 - 2) niekorzystnym usytuowaniem określonych obiektów na boczniczy;
 - 3) specyfiką wykonywanego manewru (np. pchania wagonów);
 - 4) wywołanymi w okresie zimy warunkami (śnieżyca, zawieje, oblodzenia, zasy, itp.).
2. W warunkach złej widoczności przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego i w trakcie jazdy manewrowej, zależnie od sytuacji, należy bezwzględnie:
 - 1) podawać sygnał „BACZNOŚĆ”;
 - 2) szczególnie bacznie obserwować przedpole jazdy i w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie zatrzymać skład manewrowy;
 - 3) w razie potrzeby prędkość jazdy ograniczyć do prędkości bezpiecznej 3 km/h.
3. Przy wykonywaniu manewrów, przetaczaniu taboru kolejowego, kierujący manewrami musi upewnić się, że przedpole przed przetaczanym taborem jest wolne od jakichkolwiek przeszkód, a na drodze przetaczania nie znajdują się ludzie lub inne przeszkody.
4. Podczas złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi (np. mgła, deszcz, śnieżycy) sygnały manewrowe kierujący manewrami podaje gwizdkiem i latarką.
5. W warunkach złej widoczności, jeżeli wzrokowe sprawdzenie drogi przebiegu jest utrudnione, kierujący manewrami lub wyznaczony przez niego inny pracownik obowiązany jest każdorazowo przejść całą drogę przebiegu i dopiero po sprawdzeniu i upewnieniu się, że zachowane zostały wszelkie środki bezpieczeństwa oraz nie ma żadnych przeszkód i zagrożeń dla ludzi, taboru i urządzeń bocznicowych, może rozpocząć wykonywanie ruchu manewrowego.
6. W warunkach złej widoczności ograniczającej przedpole jazdy zabrania się wykonywać ruchów manewrowych jednoosobowo.

7. W warunkach zimowych, kierujący manewrami powinien upewnić się, czy nic nie zagraża bezpieczeństwu wykonywanych jazd manewrowych oraz osób biorących udział w manewrach, a występujące zaśnieżenie i oblodzenia nie spowodują wykolejenia taboru.
8. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na torach i rozjazdach bocznicowych, należy do obowiązku użytkownika bocznic.
9. Bieżące odśnieżanie bocznic, pozwalające na jej ciągłą eksploatację, należy do obowiązków wyznaczonych pracowników przez nadzorującego bocznicę.
10. Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności przy odśnieżaniu torów bocznic ustala nadzorujący bocznicę.
11. Usunięty śnieg i lód z torów, rozjazdów należy gromadzić w takich miejscach, aby nie ograniczyć widoczności i nie spowodować utrudnień w wykonywaniu pracy manewrowej i nie stwarzać zagrożenia dla pracowników poruszających się w obrębie torów i rozjazdów.

6.6. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Poruszanie się po torach
 - 1) W czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych wszyscy pracownicy zatrudnieni przy tych czynnościach i w ich obrębie powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
 - 2) Przed przejściem przez tor należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tor prostopadle do jego osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
 - 3) Przy przechodzeniu przez tor zastawiony taborom należy korzystać z pomostów, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego taboru.
 - 4) Nie wolno przechodzić przez tor przed nadjeżdżającym taborom, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborom.
 - 5) Nie wolno przechodzić pod taborom, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
 - 6) Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu.
 - 7) Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a urządzeniami, budowlami przylegającymi do tego toru.
 - 8) Nie wolno stać lub chodzić po materiałach i przedmiotach zgromadzonych na międzytorzach oraz po pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
 - 9) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.
2. Podczas wykonywania pracy manewrowej związanej z obsługą bocznic, torów zdawczo-odbiorczych, punktów ładunkowych, należy zachować szczególne środki ostrożności przy poruszaniu się w obrębie torów bocznicowych.
3. O obsłudze bocznic i wykonywaniu pracy manewrowej przez przewoźników, kierujący manewrami ustawiając użytkownika bocznic zobowiązany jest powiadomić o tym fakcie wszystkich pracowników wykonujących jakiegokolwiek prace na torach, rozjazdach w obrębie punktu zdawczo-odbiorczego, ze zwróceniem uwagi na zagrożenie.

ROZDZIAŁ VII

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

1. Wagony wystawiane do zabrania z bocznic na punktach zdawczo-odbiorczych, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe podwieszane na wsporniki oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem, przemieszczeniem się.
2. Sprawdzanie prawidłowości podwieszenia sprzęgów hamulcowych i śrubowych oraz zabezpieczenia przed zbiegnięciem, przemieszczenia się należy do obowiązków kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznicy po załadunku wagonów i wystawieniu wagonów na punkty zdawczo-odbiorcze.
3. Przy przekazywaniu wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych należy sprawdzić ich stan, zwracając szczególną uwagę na:
 - 1) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów, tj. odpowiedniego skręcenia sprzęgów;
 - 2) sprzęgi hamulcowe (węże) powinny być sprzęgnięte ze sobą w całym składzie wagonów, a kurki przewodów hamulcowych pomiędzy wagonami - otwarte, natomiast kurki skrajne – zamknięte, zbędne sprzęgi śrubowe i hamulcowe należy zawiesić na hakach zarzutnych i wspornikach wagonów;
 - 3) stan techniczny wagonów, aby nie stwarzał on zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek uszkodzenia wagonu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego należy taki wagon przygotować do wyłączenia ze składu i powiadomić o tym fakcie kierownika magazynu lub wyznaczonego przez niego innego pracownika, który podejmie dalsze działania;
 - 4) stwierdzone braki w ilościach i stanie urządzeń wagonowych, taborowych (itp. brak drzwi, kłonic, klap, itp.), należy porównać z adnotacjami w odpowiednim dokumencie zdawczym z podstawienia wagonu na bocznicę, bowiem w takim stanie mogły przybyć na bocznicę, jeżeli natomiast braki powstały w trakcie pobytu wagonu na bocznicy, należy je bezwzględnie szybko uzupełnić, a fakt ten zgłosić sztygarowi zmianowemu lub innemu wyznaczonemu przez niego pracownikowi ;
 - 5) czy ładunek umieszczony na wagonach jest równomiernie rozłożony i jednakowo obciąża resory wagonów;
 - 6) czy przy wagonach nie ma śladów wysypu ładunku;
 - 7) czy na wagonach ładownych i próżnych podlegających plombowaniu znajdują się właściwe plomby;
 - 8) czy drzwi oraz ściany boczne i czołowe są należycie pozamykane;
 - 9) czy nie brakuje części wagonowych, a luźne części pozakładano na właściwe miejsca, tj. zastawy, kraty, kłonic itp.;
 - 10) czy wagony próżne są oczyszczone.
4. Obowiązek sprawdzenia, czy wszystkie części wagonów znajdują się w komplecie i na właściwych miejscach oraz czy drzwi wagonów są pozamykane, należy do obowiązków obsługi przewoźnika i kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznicy lub w razie jego nieobecności wyznaczony przez nadzorującego bocznicę kolejową inny pracownik.

7.2. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH NA PUNKTY ZDAWCZO-ODBIORCZE

1. Na punkty zdawczo-odbiorcze wagony przekazywane są po zakończeniu czynności ładunkowych.
2. Po ukończeniu czynności ładunkowych, przed przekazaniem na punkty zdawczo-odbiorcze należy zwrócić uwagę na:

- 1) prawidłowość załadowania przesyłki;
 - 2) stan przesyłki;
 - 3) stan zamknięcia drzwi w wagonach;
 - 4) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów;
 - 5) stan techniczny wagonów;
 - 6) stan i ilość części wagonowych;
 - 7) stan czystości wagonów po rozładunku.
3. Stan wagonów oraz załadowanych przesyłek przed przekazaniem z punktu ładunkowego na punkty zdawczo-odbiorcze po sprawdzeniu musi gwarantować bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
 4. Sprawdzenia jak w pkt. 2 dokonuje kierujący manewrami ustawiacz użytkownika boczniczy lub w razie jego nieobecności lub w razie jego nieobecności wyznaczony przez nadzorującego bocznicę kolejową inny pracownik.

7.3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA

1. Kierujący manewrami ustawiacz użytkownika boczniczy a w razie jego nieobecności wyznaczony przez nadzorującego bocznicę kolejową inny pracownik współpracuje z obsługą przewoźnika w czasie obsługi boczniczy w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punktach zdawczo - odbiorczych boczniczy.
1. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznicę, odbywa się na podstawie rozkładu jazdy pociągów, opracowanego przez PKP PLK S.A. na wniosek przewoźników.
 2. Przewoźnik podstawia wagony przeznaczone na bocznicę na punkty zdawczo-odbiorcze oraz zabiera z nich wagony na podstawie odpowiednich dokumentów zdawczo odbiorczych określonych umową na obsługę boczniczy.
 3. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z boczniczy obsługa pociągu przewoźnika, natomiast użytkownika boczniczy reprezentuje na punkcie zdawczo-odbiorczym. kierujący manewrami ustawiacz użytkownika boczniczy.
 4. Przedstawiciel przewoźnika przy podstawianiu wagonów, na punkt zdawczy, w rubryce „podstawiono dnia ...” wpisuje faktyczny czas podstawienia, a przedstawiciel boczniczy potwierdza ten fakt w rubryce „odebrał dnia ...”. Zapisy muszą być dokonywane na oryginale, który otrzymuje przyjmujący wagony i kopii wykazu, którą zatrzymuje przedstawiciel przewoźnika.
 5. Podczas przyjmowania na punkcie zdawczo - odbiorczym podstawionych próżnych wagonów pod załadunek, powinny być one poddane oględzinom, podczas których należy zbadać, czy wagony:
 - 1) nadają się do przewozu towaru z uwagi na swój stan techniczny;
 - 2) drzwi lub inne elementy zamykają się szczelnie;
 - 3) podłogi i ściany nie mają szczelin i szpar przez które mógłby wysypywać się towar;
 - 4) są czyste i nie zawierają resztek z poprzednio przewożonego towaru.
 6. Obowiązkiem przyjmującego jest sprawdzenie stanu wagonów, ładunków, czy nie wykazują one uszkodzeń, braków, naruszenia ładunku itp. i w przypadku stwierdzenia usterek przyjmujący żąda od podstawiającego odnotowania w dokumencie zdawczym stwierdzonych nieprawidłowości. Wpisane nieprawidłowości powinny być podpisane przez obie strony, to jest przez przyjmującego i zdającego wagony na obu egzemplarzach dokumentu.
 7. Przedstawiciel użytkownika boczniczy może odmówić przyjęcia taboru nie nadającego się pod załadunek na punktach ładunkowych boczniczy, co powinien odnotować w dokumencie zdawczym.
 8. Przewoźnik obsługujący bocznicę, może uważać, że wagony przez niego podstawione zostały przez użytkownika boczniczy przyjęte bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika boczniczy nie zgłosił się na punkcie zdawczo - odbiorczym po ich odbiór:
 - 1) w czasie ustalonym w planie obsługi boczniczy wynikającym z rozkładu jazdy;
 - 2) z opóźnieniem nie przekraczającym dwóch godzin w stosunku do terminu planowej obsługi;

W takiej sytuacji, przedstawiciel przewoźnika odnotowuje w dokumencie zdawczym – „przedstawiciel boczniczy nieobecny”.

10. Wagony z brakiem lub uszkodzeniami przesyłki względnie brakiem lub uszkodzeniem plomb, mogą być podstawione na bocznicę tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu, albo po założeniu plomb zabezpieczających przez przewoźnika i zawiadomieniu o tym użytkownika boczniczy. Powyższe powinno być odnotowane w dokumencie zdawczym i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika i przyjmującego przedstawiciela użytkownika boczniczy.
11. O wagonach gotowych do zabrania z boczniczy, użytkownik boczniczy zawiadamia pisemnie przewoźnika na dokumencie odbiorczym w czasie i miejscu określonym umową na obsługę boczniczy jeżeli taka umowa z przewoźnikiem jest zawarta.
12. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania sporządza się w trzech egzemplarzach dla grupy wagonów zdawanych, podlegających jednorazowemu przekazaniu przewoźnikowi w danej obsłudze, a kolejność spisania wagonów powinna odpowiadać zestawieniu, w jakim wagony te znajdują się na punkcie zdawczo - odbiorczym.
13. W razie ujawnienia wagonu niegotowego do zabrania, przedstawiciel przewoźnika wykreśla go z każdego z trzech egzemplarzy zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania (dokumentu odbiorczego) i zamieszcza uwagę „niegotowy”. W takim przypadku przedstawiciel użytkownika boczniczy obowiązany jest ponownie zgłosić gotowość wagonu. Przewoźnik wyłącza taki wagon ze składu wagonów zgłoszonych do zabrania.
14. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika boczniczy do zabrania, przedstawiciel przewoźnika odnotowuje we wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia – dokumentu odbiorczego.
15. Przedstawiciel boczniczy i przedstawiciel przewoźnika potwierdzają przekazanie i przyjęcie wagonów, ich stan eksploatacyjny oraz godzinę i datę przyjęcia wagonów w zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania – dokumencie odbiorczym swoim podpisem.

7.4. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH

1. Jeżeli w wagonach, po zakończeniu czynności ładunkowych nie pozamykano drzwi lub nie pozakładano części wagonowych na swoje miejsce i nie zabezpieczono ładunku przed kradzieżą, wypadnięciem, wysypem lub stwierdzono uszkodzenie wagonu, itp., przedstawiciel przewoźnika może odmówić przyjęcia i zabrania z boczniczy takich wagonów.
2. Jeżeli nieprawidłowości ujawnionych przy przekazywaniu wagonów nie można usunąć natychmiast, przewoźnik zabiera grupę wagonów poprzedzający kwestionowany wagon. Użytkownik boczniczy zobowiązany jest doprowadzić usterkowany wagony, przesyłkę lub tabor do należytego stanu.
3. Użytkownik boczniczy obowiązany jest zdawać przewoźnikowi wagony po wyładunku w stanie czystym, z pozakładanymi na właściwe miejsca luźnymi częściami, zdatne do ponownego załadunku. W szczególności wagon powinien:
 - 1) być dokładnie i całkowicie oczyszczony z wszelkich pozostałości po przesyłce ostatnio przewożonej i posiadać prawidłowo zamknięte drzwi oraz pozdejmowanie nalepki kierunkowe (stare) oraz nalepki ostrzegawcze;
 - 2) mieć ściągnięte zabezpieczenia do mocowania ładunku, plomby i odrutowania;
 - 3) przy wagonach platformach winny być podniesione burty boczne, podniesione kłonicy, zapięte łańcuchy i usunięte odrutowanie, oklinowanie i inne zabezpieczenia przesyłki.
4. Na żądanie przedstawiciela przewoźnika, przedstawiciel użytkownika boczniczy, obecny przy przekazywaniu wagonów, obowiązany jest dla umożliwienia sprawdzenia ich stanu otworzyć je i ponownie zamknąć po sprawdzeniu.

5. Jeżeli przy zabieraniu wagonów z punktów zdawczo-odbiorczych przewoźnik zauważy uszkodzenie wagonu, które przy jego podstawieniu na bocznicę nie było stwierdzone, wtedy pracownik przewoźnika żąda usunięcia tego uszkodzenia lub wprowadza się postępowanie wg przepisów wewnętrznych przewoźnika i umów na obsługę bocznic.
6. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub innych nieprawidłowości podczas przyjmowania wagonów od przewoźnika należy:
 - 1) przy zanieczyszczeniach wagonów próżnych zamówionych pod załadunek, lub uszkodzeniach uniemożliwiających załadunek tych wagonów należy zażądać od przedstawiciela przewoźnika usunięcia tych nieprawidłowości lub też przyjąć tylko te wagony, które nie mają usterek lub nieprawidłowości a znajdują się przed wagonami nieprzyjętymi;
 - 2) przy częściowym braku lub uszkodzeniu przesyłki, braku lub uszkodzeniu plomb, wagony z tymi przesyłkami mogą być przyjęte tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu. W tym przypadku odbiorca może przystąpić do otwarcia i rozładunku wagonów tylko w obecności przedstawiciela przewoźnika, który ustala protokolarnie stan przesyłki;
 - 3) przy uszkodzeniach części jezdnych, ciągnowo zderzakowych, ramy oraz pudła wagonu, nie przyjmować wagonu i zażądać komisijnego sprawdzenia stanu technicznego wagonu przez uprawnionego pracownika przewoźnika.

ROZDZIAŁ VIII

8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

8.1. CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I POSTĘPOWANIE Z NIMI

1. Bocznicą nie przyjmuje i nie nadaje wagonów z towarami niebezpiecznymi.

ROZDZIAŁ IX

9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY

9.1. REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY

1. Oględziny, konserwacja, utrzymanie i przeprowadzanie badania diagnostycznych infrastruktury kolejowej wykonywane jest przez użytkownika bocznicy w oparciu o przepisy wewnętrzne użytkownika bocznicy kolejowej REGNARS Sp. z o.o., ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra, dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej obowiązujące na tej bocznicy .
2. Utrzymanie całej bocznicy kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do użytkownika bocznicy.
3. Diagnostyka i trzymanie urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym określonych w pkt. 2.6. ppkt. 2 tj. wykolejnicy Wk 31, świetlnej tarczy manewrowej Tm 38, czujnik obecności koła – licznik osi należy do właściciela tych urządzeń, t.j. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. Oględziny i konserwacje wszystkich rozjazdów na bocznicy przeprowadzane są przez kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznicy w cyklach określonych w „Przepisach wewnętrznych utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy kolejowej” obowiązujących na bocznicy. Wyniki oględzin rozjazdów ustawiacz użytkownika bocznicy wpisuje do dziennika oględzin rozjazdów.
5. Utrzymanie, remonty, przeprowadzanie badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej na bocznicy oraz obchody torów (obchód torów raz na dwa tygodnie) wykonywane są przez wyspecjalizowane podmioty zgodnie z „Przepisami wewnętrznymi utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy kolejowej” obowiązujących na bocznicy, a pracownicy tych podmiotów posiadają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania czynności na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wg wymogów spełniających warunki określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984, z póź. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisów.
6. Przegląd stanu technicznego torów i urządzeń na bocznicy należy do obowiązku użytkownika bocznicy i wykonywany jest na zasadach określonych Ustawą Prawo Budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 2351 z późn. zm.).
7. O uszkodzeniach i usterkach w torach i rozjazdach, urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, uszkodzeniach wskaźników, pracownicy stwierdzający uszkodzenia powiadamiają nadzorującego bocznice.
8. Wszelka dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem infrastruktury kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicy przechowywana jest u nadzorującego bocznice.

9.2. URZĄDZENIA NIE STANOWIACE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

1. Bocznica nie posiada i nie dzierżawi urządzeń wykorzystywanych do obsługi bocznicy które nie stanowią infrastruktury kolejowej.

ROZDZIAŁ X

10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW

10.1. KWALIFIKACJE, SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE

1. Pracownicy zatrudnieni przy czynnościach związanych z ruchem kolejowym (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy, pracownicy związani z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy) powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. 2021r. poz. 101) i podlegać badaniom okresowym przeprowadzanym przez medycynę pracy, w terminach określonych w tym Rozporządzeniu.
2. Użytkownik bocznicy zatrudnia pracowników określonych rozporządzeniem jak w pkt. 1 wyłącznie na stanowisku ustawiacza, manewrowego, maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych/ prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy.
3. W aktach osobowych każdego pracownika zatrudnionego na stanowisku ustawiacza, manewrowego, prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy, toromistrza powinny znajdować się uwierzytelnione odpisy:
 - 1) świadectwa złożonego egzaminu kwalifikacyjnego;
 - 2) upoważnienia (do wykonywania czynności na stanowiskach ustawiacza, manewrowego, maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych/ prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy, toromistrza);
 - 3) rejestry egzaminów.
4. Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy jak ppkt.2 powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych bocznicy.
5. Pracownicy użytkownika bocznicy związani bezpośrednio z ruchem kolejowym oraz czynnościami ładunkowymi przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy.
6. Przyjęcie do wiadomości Regulaminu pracy bocznicy pracownicy użytkownika bocznicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazie przyjęcia do wiadomości stanowiącym element regulaminu pracy bocznicy przechowywanego u nadzorującego bocznice.

10.2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO

1. Użytkownik bocznicy zatrudnia pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej, toromistrz, pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy), którzy powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. 2021r. poz. 101) i podlegać badaniom okresowym przeprowadzanym przez medycynę pracy, w terminach określonych w tym załączniku.
2. Prace manewrowe na bocznicy wykonywane są przez pracowników użytkownika bocznicy oraz pracowników licencjonowanych przewoźników kolejowych (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej), a oględziny i konserwacje wszystkich rozjazdów na bocznicy wykonywane są przez pracowników użytkownika bocznicy, spełniających wymogi określone w:

- 1) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. 2021r. poz. 101);
- 2) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2373 z póź. zm.);
- 3) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 212 z póź. zm.).

Za weryfikację kwalifikacji pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej) odpowiada użytkownik bocznicy oraz licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługujący bocznice, każdy w stosunku do własnych pracowników.

3. Prace związane z utrzymaniem infrastruktury, remontami, przeprowadzaniem badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy, wykonywane są na zlecenie użytkownika bocznicy, przez podmioty zewnętrzne zatrudniające pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje, wg wymogów spełniających warunki określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 1984, z póź. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisów. Za weryfikację kwalifikacji pracowników (torowca) odpowiada firma wykonująca prace torowe na zlecenie użytkownika bocznicy.
4. Pracownicy zatrudnieni przy prowadzeniu ruchu kolejowego muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia, a także egzaminy kwalifikacyjne i autoryzacyjne na dane stanowisko.
5. Wymogi pod względem egzaminów kwalifikacyjnych pracowników użytkownika bocznicy:
 - 1) ustawiacz – egzamin kwalifikacyjny na stanowisko ustawiacza;
 - 2) manewrowy - egzamin kwalifikacyjny na stanowisko manewrowego;
 - 3) prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej - egzamin kwalifikacyjny dla prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej.

10.3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA DOKUMENTACJA

1. Szkoleniom okresowym podlegają pracownicy związani z ruchem kolejowym:
 - 1) ustawiacz;
 - 2) manewrowy;
 - 3) maszynista spalinowych pojazdów trakcyjnych / prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy.
2. Szkolenia okresowe, ustalone w terminach określonych przez kierownictwo zakładu użytkownika bocznicy mogą być prowadzone wyłącznie przez osoby posiadające stosowne uprawnienia.
3. W szkoleniu okresowym muszą uczestniczyć pracownicy bocznicy wskazani w ppkt 1 oraz inni pracownicy związani z transportem kolejowym wg uznania przez kierownictwo zakładu użytkownika bocznicy.
4. Częstotliwość szkoleń ustala kierownictwo zakładu użytkownika bocznicy.
5. Obecność na szkoleniach okresowych dla pracowników bocznicy określonych w ppkt 1 jest obowiązkowa. Nie uczestnictwo w szkoleniu kwalifikuje do złożenia dodatkowego egzaminu sprawdzającego z zagadnień omawianych na szkoleniach okresowych.
6. Bez aktualnych egzaminów i szkoleń nie wolno dopuścić pracownika do wykonywania czynności związanych z ruchem kolejowym.
7. Dokumentacja szkoleniowa przechowywana jest u kierownika kopalni i zawiera:
 - 1) dziennik szkolenia pracowników,
 - 2) lista obecności na szkoleniach,
 - 3) rejestry egzaminów.

10.4. BADANIA LEKARSKIE

1. Pracownicy związani z ruchem kolejowym podlegają badaniom lekarskim w następujących terminach:
 - 1) ustawiacz- zgodnie z wydanym orzeczeniem lekarskim;
 - 2) manewrowy- zgodnie z wydanym orzeczeniem lekarskim
 - 3) maszynista spalinowych pojazdów trakcyjnych / prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic - zgodnie z wydanym orzeczeniem lekarskim.
2. Wyniki badań lekarskich powinny znajdować się w aktach osobowych pracowników.
3. Bez ważnego, pozytywnego wyniku badania lekarskiego, nie można pracownika dopuścić do wykonywania czynności związanych z ruchem kolejowym.

ROZDZIAŁ XI

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY

11.1. KIEROWANIE PRACĄ BOCZNICY I SPRAWOWANIE NADZORU NAD WYKONYWANIEM PRACY MANEWROWEJ

1. Zadanie organizowania, sprawowania nadzoru nad pracą transportu kolejowego, manewrów, czynności ładunkowych, spedycji, stanu technicznego infrastruktury kolejowej na bocznicach należy do nadzorującego bocznicę.
2. Nadzorującym bocznicę jest Główny Logistyk REGNARS Sp. z o.o. ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra
3. Nadzorujący bocznicę posiada obowiązki i kompetencje jakie zgodnie z postanowieniami zatwierdzonych przez Przedsiębiorcę „Przepisów wewnętrznych prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicach” należą do nadzorującego manewry na bocznicach.
4. Do zakresu podstawowych obowiązków nadzorującego bocznicę należą m.in. sprawy:
 - 1) zapewnienia bezpiecznych warunków pracy na wszystkich stanowiskach, jakie są wyznaczone do prawidłowego funkcjonowania bocznic zgodnie z niniejszym Regulaminem i obowiązującymi przepisami wewnętrznymi;
 - 2) znajomości i egzekwowania przestrzegania na kierowanej bocznicach przepisów regulujących sprawy w zakresie transportu i ruchu kolejowego, funkcjonowania bocznic kolejowych, BHP przez pracowników transportu kolejowego;
 - 3) znajomości i egzekwowania przestrzegania przepisów wewnętrznych, instrukcji bhp dla poszczególnych stanowisk pracy na bocznicach kolejowych oraz instrukcji obsługi i warunków stosowania maszyn i urządzeń znajdujących się na bocznicach;
 - 4) zatrzymania ruchu kolejowego, maszyn i urządzeń w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa życia, zdrowia, ruchu kolejowego lub pracy bocznicach.
5. Nadzorujący bocznicę w stosunku do pracowników przewoźnika i podległych mu pracowników przysługuje prawo wydawania poleceń dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach, realizacji zadań w zakresie załadunku materiałów oraz utrzymania nawierzchni kolejowej i urządzeń.
6. Nadzorujący bocznicę zobowiązany jest do informowania Kierownika Zakładu REGNARS Sp. z o.o., ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra, wszelkich nieprawidłowościach jakie zostały ujawnione w pracy bocznicach i zagrożeniach jakie mogą spowodować zakłócenia w normalnej i bezpiecznej eksploatacji bocznicach.

11.2. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM

1. Obowiązki kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznicach
 - 1) Manewry na bocznicach kierujący manewrami ustawiacz może wykonywać w danym momencie za pomocą jednego środka przemieszczania taboru.
 - 2) W czasie dokonywania obsługi torów zdawczo-odbiorczych bocznicach, ustawiacz bocznicach zobowiązany jest do współpracy z ustawiaczem przewoźnika w zakresie zdawania i przyjmowania wagonów.
 - 3) Przed przystąpieniem do pracy manewrowej do podstawowych obowiązków ustawiacza, jako kierownika manewrów na bocznicach należy między innymi:
 - a) zgłoszenie swej obecności nadzorującemu bocznicę lub innemu wyznaczonemu przez nadzorującego bocznicę pracownikowi;

- b) zapoznanie się z informacjami o nie wykonanych pracach manewrowych na bocznicę;
 - c) zapoznanie się z planem pracy manewrowej ustalonym przez nadzorującego bocznicę lub innego wyznaczonego przez nadzorującego bocznicę pracownika;
 - d) sprawdzenie, czy pozostały skład bocznicowej drużyny manewrowej (jeżeli jest) i lokomotywowej zgłosił się do pracy w komplecie i czy ich stan psychofizyczny nie budzi obaw co do pełnej sprawności do wykonywania obowiązków służbowych;
 - e) sprawdzenie, czy zespół pracowników podległych ustawiaczowi posiada ubraną przepisową odzież ochronną i przybory sygnałowe;
 - f) obejście terenu bocznicę i przekonanie się osobiście o sytuacji ruchowej i taborowej na torach bocznicę, w tym sprawdzenie, zajętości torów i ukresów, sposobu zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem oraz stanu prac ładunkowych przy wagonach;
 - g) sprawdzenie ilości płóz hamulcowych oraz oświetlenia zewnętrznego torów bocznicę;
 - h) przekonanie się czy nie ma wagonów przetrzymanych ponad ustalony czas ich załadunku, lub też wagonów wykolejonych lub uszkodzonych;
 - i) ustalenie przed rozpoczęciem manewrów, planu pracy manewrowej i zapoznanie z nim maszynisty lokomotywy oraz pracowników drużyny manewrowej (jeżeli jest);
 - j) upewnienie się, czy nie ma jakichkolwiek przeszkód do uruchomienia taboru.
- 4) W czasie wykonywania pracy manewrowej, do obowiązków ustawiacza należy m. in. należy:
- a) kierowanie (jeżeli jest) podległym zespołem manewrowym, w tym wyznaczenie manewrowego do sprzęgania i rozłączania przetaczanego taboru, pilotowania jazd manewrowych, zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem, obsługi zwrotnic przypisanych do obsługi drużynie manewrowej;
 - b) obsługa punktów ładunkowych bocznicę, w tym szczególności podstawianie i zabieranie wagonów na miejsca ładunkowe oraz popychanie lub podciąganie wagonów na miejsca ładunkowe;
 - c) ścisła współpraca z pracownikami grupy ładunkowej;
 - d) przyjmowanie i zdawanie wagonów przedstawicielowi przewoźnika na punkcie zdawczo - odbiorczym bocznicę;
 - e) w razie zaistnienia wypadku, udzielenie pomocy poszkodowanym i natychmiastowe powiadomienie o nim nadzorującego bocznicę lub innego pracownika nadzoru i ewentualne wezwanie pogotowia ratunkowego, straży pożarnej.
- 5) Na 15 minut przed planowaną obsługą bocznicę przez przewoźnika kolejowego ustawiacz użytkownika bocznicę zobowiązany jest do wykonania następujących czynności:
- a) sprawdzenia czy wagony wystawione do zabrania przez przewoźnika znajdują się w granicach ukresów i są zabezpieczone przed zbiegnięciem;
 - b) przerwania wykonywania pracy manewrowej na bocznicę i odstawienia bocznicę lokomotywy manewrowej w wyznaczone niniejszym regulaminem miejsce;
 - c) pobrania zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania i udania się na punkt zdawczo – odbiorczy.
- 6) Po zakończeniu pracy manewrowej, kierujący manewrami powinien sprawdzić czy wagony na bocznicę znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem,
- 7) W przypadku wykonywania przez ustawiacza pracy manewrowej jednoosobowo, wykonuje on obowiązki przypisane manewrowemu,
- 8) Ustawiacz jako kierujący manewrami ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczne, celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej na bocznicę, zgodnie z postanowieniami wewnętrznych przepisów prowadzenia ruchu i sygnalizacji na bocznicę oraz niniejszego Regulaminu.
- 2. Obowiązki manewrowego użytkownika bocznicę**
- 1) Przed przystąpieniem do pracy obowiązkiem manewrowego jest zgłosić się do ustawiacza w należyłym stanie psychofizycznym, ubranym w przepisową odzież ochronną i roboczą oraz wyposażony w potrzebne przybory sygnałowe.
 - 2) Manewrowy przed przystąpieniem do pracy powinien obejść wyznaczone mu przez ustawiacza tory i sprawdzić:
 - a) które tory są wolne oraz jakie jest zajęcie torów zajętych;
 - b) czy wagony są podopychane i połączone na sprzęgi ciąglowe;
 - c) czy tabor nie znajduje się poza granicami ukresów;
 - d) czy wagony są właściwie zabezpieczone przed zbiegnięciem, czy pod kołami nie ma zbędnych płóz, klinów lub innych przedmiotów, który mogłyby spowodować wykolejenie taboru;
 - e) czy na torach nie znajduje się tabor wykolejony lub z ładunkiem przesuniętym, względnie uszkodzonym albo wymagającym szczególnego nadzoru i ostrożności;

- f) czy płozy, kliny i inne przybory służące do zabezpieczenia taboru znajdują się we właściwych miejscach i w odpowiedniej ilości oraz stanie;
 - g) czy punkty świetlne w porze ciemnej w miejscach wykonywania pracy manewrowej na boczni-
cy działają należycie;
 - h) czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ludzi i taboru.
- 3) Do podstawowych obowiązków manewrowego na boczni-
cy należy:
- a) sprzęganie i rozsprzęganie taboru;
 - b) przestawianie na polecenie ustawiacza zwrotnic przewidzianych do obsługi przez drużynę ma-
newrową;
 - c) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych;
 - d) zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem;
 - e) natychmiastowe zatrzymanie jadącego taboru, gdy zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ludzi,
pracy, wykołowanie względnie uszkodzenie wagonów lub przesyłki;
 - f) inne czynności związane z pracą manewrową i utrzymaniem boczni-
cy zlecone mu przez usta-
wiacza ;
 - g) przestrzeganie postanowień obowiązujących przepisów wewnętrznych, instrukcji, niniejszego
Regulaminu, a także poleceń i zarządzeń zwierzchników o ile nie zagrażają one bezpieczeń-
stwu ruchu.
- 4) Manewrowy w czasie wykonywania pracy manewrowej:
- a) powinien znajdować się po stronie kierującego manewrami, tak aby byli po tej samej stronie
taboru i mogli się wzajemnie obserwować, ale pod warunkiem, że przebywanie to nie zagraża
bezpieczeństwu osobistemu pracowników (rampa, ogrodzenie, zabudowania, brama, łuki,
urządzenia ładunkowe itp.);
 - b) odpowiada za prawidłowe ustawienie zwrotnic obsługiwanych przez siebie;
 - c) przy przekładaniu zwrotnic powinien być obrócony przodem lub bokiem do toru
i ustawić się w bezpiecznej odległości od taboru poza skrajnią taboru;
 - d) podaje sygnały manewrowe samodzielnie w następujących przypadkach:
 - przy dojeżdżaniu do wagonów, które manewry ma połączyć;
 - jeżeli manewry wykonuje jednoosobowo;
 - celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa;
 - e) manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego stanowiska pracy bez zgody ustawia-
cza;
 - f) po zakończonej pracy manewrowej powinien nastawić do położenia zasadniczego wszystkie
zwrotnice przekładane ręcznie przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejsze-
go Regulaminu.
- 5) Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien dokonać:
- a) sprawdzenia, czy wagony stoją w granicach ukresów;
 - b) sprawdzenia zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem i ewentualnego zabezpieczenia
wagonów niezabezpieczonych;
 - c) zawieszenia nie użytych sprzęgów hamulcowych i sprzęgów śrubowych na wsporniki;
 - d) założenia w odpowiednim miejscu nie użytych do zabezpieczenia płóz hamulcowych, sprawd-
zenia ich stanu i przynależności, a w wypadku stwierdzenia płozy uszkodzonej, odłożenie w
wyznaczone miejsce (magazyn) w sposób uniemożliwiający ponowne jej użycie.
- 3. Obowiązki maszynisty lokomotywy bocznicowej**
- 1) Do podstawowych obowiązków maszynisty lokomotywy należy:
- a) utrzymywanie w należyтым stanie przydzielonego pojazdu trakcyjnego, dbałość o sprawne
działanie urządzeń tego pojazdu przez właściwą jego konserwację oraz obsługę;
 - b) stosowanie się do poleceń kierującego manewrami w czasie wykonywania manewrów;
 - c) przestrzeganie postanowień obowiązujących przepisów wewnętrznych, instrukcji, niniejszego Regu-
laminu, a także poleceń i zarządzeń zwierzchników o ile nie zagrażają one bezpieczeństwu ruchu.
- 2) Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne
wykonywanie wyznaczonych czynności.
- 3) Przed rozpoczęciem wykonywania jazd manewrowych maszynista ma obowiązek:
- a) zapoznać się z wydanymi poleceniami i zarządzeniami dotyczącymi pracowników transportu
kolejowego na boczni-
cy;
 - b) upewnić się, czy pojazd trakcyjny jest sprawny technicznie;
 - c) dokonać oględzin zewnętrznych lokomotywy;
 - d) sprawdzić, czy zgłoszone wcześniej naprawy lokomotywy zostały wykonane;
 - e) sprawdzić i przyjąć stan wyposażenia pojazdu trakcyjnego (narzędzia, oleje, paliwo, sprzęt
przeciwpowozarowy, pierwszej pomocy itp.);

- f) uruchomić pojazd trakcyjny i dokonać próby hamulców lokomotywy;
 - g) sprawdzić osygnalizowanie pojazdu i sygnały dźwiękowe;
 - h) odnotować w książce pokładowej pojazdu fakt wykonania wymienionych wyżej czynności.
- 4) W czasie wykonywania jazd manewrowych maszynista obowiązany jest:
- a) bacznie obserwować sygnały, ściśle stosować się do nich oraz zwracać uwagę na prowadzony skład manewrowy;
 - b) podczas jazdy obserwować drogę przebiegu, stan toru, po którym prowadzi skład manewrowy i w miarę możliwości ruch pojazdów kolejowych na sąsiednich torach;
 - c) w razie zauważenia jakiegokolwiek zagrożenia bezpieczeństwa wykonywanych ruchów manewrowych podawać sygnały ostrzegawcze, ewentualnie zatrzymać prowadzony skład;
 - d) w żadnym przypadku nie przekraczać prędkości jazd manewrowych ustalonych w przepisach wewnętrznych oraz w niniejszym Regulaminie.
- 5) Maszynista lokomotywy bocznicowej po uzyskaniu informacji o planowanej obsłudze torów zdawczo - odbiorczych bocznicą przez drużynę i lokomotywę przewoźnika, obowiązany jest przerwać prace manewrową, zjechać na ustalone w niniejszym Regulaminie postojach bocznicowego pojazdu trakcyjnego.
- 6) Maszynista po zakończeniu jazdy składem manewrowym połączonym na powietrze, a przed odczepieniem lokomotywy obowiązany jest zahamować skład (grupę wagonów) hamulcem zespolonym.
- 7) Maszynista obowiązany jest niezwłocznie rozpocząć hamowanie w celu zatrzymania składu m. in. w następujących przypadkach:
- a) uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę;
 - b) na sygnał „STÓJ” podawany jakimkolwiek sposobem;
 - c) po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”;
 - d) jeżeli pomimo podawanych sygnałów „Baczność” nie usuwają się z toru ludzie;
 - e) dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze, uniemożliwiającej przejazd.
- 8) Po zakończeniu wykonywania pracy manewrowej na bocznicach, maszynista obowiązany jest do:
- a) unieruchomienia pojazdu trakcyjnego przez zaciśnięcie hamulca ręcznego (postojowego) i wyłączenie z pracy wszystkich urządzeń;
 - b) odnotowania w książce pokładowej pojazdu kolejowego: wszystkich zauważonych podczas pracy usterek i uszkodzeń oraz oznak niewłaściwej pracy pojazdu, stanu paliwa i wyposażenia pojazdu, sprawności urządzeń kontroli prowadzenia pojazdu - szybkościomierzy, radiolączności.
- 5. Obowiązki pracowników dokonujących czynności ładunkowych.**
- 1) Do podstawowych obowiązków pracowników dokonujących czynności ładunkowych należy:
- a) bezpieczne wykonywanie czynności ładunkowych;
 - b) obsługę urządzeń ładunkowych zgodnie z zasadami bhp;
 - c) współpraca z sztygarem zmianowym i ustawiaczem bocznicą w zakresie organizacji czynności ładunkowych i bezpieczeństwa osób, urządzeń ładunkowych oraz taboru kolejowego;
 - d) zapoznanie się z planem pracy ładunkowej;
 - e) sprawdzenie sposobu zabezpieczenia wagonów przed przemieszczeniem się na czas trwania prac ładunkowych przy wagonach;
 - f) sprawdzenie stanu oświetlenia zewnętrznego punktu ładunkowego;
 - g) upewnienie się przed załadunkiem czy nie ma wagonów uszkodzonych;.
- 6. Obowiązki pracownika świadczącego czynności spedycyjne na rzecz użytkownika bocznic kolejowej:**
- 1) Do obowiązków w/w stanowiska należy:
- a) na podstawie udzielonego upoważnienia przez nadzorującego bocznicę kolejową ustalanie i decydowanie o kolejności jazd manewrowych związanych z wjazdem lub wyjazdem na punkt zdawczo-odbiorczy, zarówno od strony PKP PLK S.A. stacji Ścinawka Średnia po torze dojazdowym nr 200, jak i jazdy na z torów ładunkowych po torze komunikacyjnym nr 300 ;
 - b) na podstawie udzielonego upoważnienia przez nadzorującego bocznicę kolejową uzgadnianie z kierującym manewrami ustawiaczem przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę wjazdu na bocznicę i jazdę w kierunku punktu zdawczo-odbiorczego licencjonowanym i odnotowanie tych uzgodnień w dzienniku rozmów telefonicznych;
 - c) dawanie dyspozycji drużynie manewrowej obsługującej tory ładunkowe na wyjazd z rejonu załadunkowego w kierunku punktu zdawczo-odbiorczego;
 - d) odbieranie dokumentacji na wagony zdane od licencjonowanych przewoźników i przekazanie drużynie manewrowej pracującej w rejonie załadunkowym;

- e) odbieranie dokumentacji na wagony ładowne gotowe do zabrania od drużyny manewrowej rejonu załadunkowego i przekazanie drużynie manewrowej przewoźnika, do którego należą wagony;
- f) przygotowanie dokumentacji handlowej i załączników do listów przewozowych i listy przewozowe.

ROZDZIAŁ XII

12. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI

12.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Każdy pracownik użytkownika bocznicy jak również przewoźnika obsługującego bocznice, który zauważył, że może dojść do zdarzenia kolejowego, oraz zdarzenia z ludźmi, powinien użyć wszelkich możliwych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.

12.2. ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

1. Każdy pracownik, po stwierdzeniu zaistnienia wypadku kolejowego lub wypadku z ludźmi, niezależnie czy jest pracownikiem użytkownika bocznicy czy nie, jest obowiązany osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt sztygarowi zmianowemu. Jeśli nie jest to możliwe to za pośrednictwem innych osób, używając do tego celu wszelkich dostępnych środków.
2. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierujący manewrami ustawiacz, lub maszynista zgłasza zdarzenie nadzorującemu bocznice lub innemu pracownikowi z kierownictwa bocznicy.
3. Kierujący manewrami, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, powinien wstrzymać ruch kolejowy na bocznicy.
4. Zgłaszając zdarzenie należy podać jego miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki, przy czym brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

12.3. POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznice lub inny pracownik z kierownictwa bocznicy, który otrzymał zawiadomienie o zdarzeniu, lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, powinien wezwać: pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są poszkodowani, straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - 1) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - 2) pożaru lub wybuchu.Niezwłocznie wezwać pogotowie ratunkowe po otrzymaniu zgłoszenia o najechaniu pojazdu kolejowego na człowieka oraz zawiadomić o wypadku najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności.
2. Nadzorujący bocznice lub inny pracownik z kierownictwa bocznicy, po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzeniu na bocznicy jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie właścicielowi bocznicy.

12.4. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA

1. Powiadomiony o zdarzeniu nadzorujący bocznice lub inny pracownik z kierownictwa bocznicy niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce nadzorującego bocznice lub innego pracownika z kierownictwa bocznicy kierujący manewrami, prowadzący pojazd kolejowy powinien:
 - 1) zamknąć tory na których powstała przeszkoda dla ruchu,
 - 2) zabezpieczyć miejsce zdarzenia,

- 3) udzielić pierwszej pomocy rannym,
 - 4) przeciwdziałać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru,
 - 5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić ich do zatarcia,
 - 6) informować mistrza utrzymania ruchu mechanicznego lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru o fakcie i czasie przybycia na miejsce zdarzenia służb ratowniczych oraz ich rodzaju.
3. Nadzorujący bocznice lub inny pracownik z kierownictwa bocznicy niezwłocznie zawiadamia centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
 - 1) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie uszkodzonych,
 - 2) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - 3) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi.
 4. Po przybyciu na miejsce zdarzenia nadzorującego bocznice lub innego pracownika z kierownictwa bocznicy, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową obejmuje kierownictwo a także:
 - 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającym pomocy poszkodowanym w zdarzeniu,
 - 2) sprawdza wykonanie przez kierującego manewrami czynności określone w pkt. 2,
 - 3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia,
 - 4) zabezpiecza dokumentację związaną z stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyn zdarzenia,
 - 5) współpracuje z przedstawicielami przewoźników.
 5. Wykolejony tabor na torach bocznicy nie wolno wkolejać do czasu przybycia komisji powypadkowej. Tabor wykolejony musi być poddany sprawdzeniu i pomiarom przez właściciela taboru, który po sprawdzeniu wyda dalsze dyspozycje.
 6. Do czasu przeprowadzenia badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej, objętej miejscem wypadku z taborem i usunięcia usterek w infrastrukturze spowodowanych wypadkiem, zabrania się prowadzenia ruchu kolejowego po tej infrastrukturze.

12.5. ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU

1. Główny logistyk REGNARS Sp. z o.o., ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra lub inny pracownik z nadzoru bocznicy zgłasza zdarzenie Kierownikowi Zakładu REGNARS Sp. z o.o. ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra.
2. Główny logistyk REGNARS Sp. z o.o. lub inny pracownik z nadzoru bocznicy wyznaczony przez Kierownika Zakładu REGNARS Sp. z o.o. zgłasza zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
3. Kierownik Zakładu REGNARS Sp. z o.o., lub z jego upoważnienia Główny logistyk REGNARS Sp. z o.o. obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o zdarzeniu:
 - 1) członków komisji ze strony użytkownika bocznicy,
 - 2) przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - 3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie do miejsca zdarzenia.
4. Kierownik Zakładu REGNARS Sp. z o.o. lub z jego upoważnienia Główny logistyk REGNARS Sp. z o.o. obowiązany jest powiadomić o zdarzeniu pisemnie przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia:
 - 1) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - 2) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
 - 3) W zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwą miejscowo:
 - a) Prokuraturę Rejonową,
 - b) Komendę Policji,
 - c) Komendę Państwowej Straży Pożarnej,
 - 4) Jednostkę Żandarmerii Wojskowej..

5. Szczegółowe informacje o powiadamianiu organów w przypadku zaistnienia zdarzenia kolejowego są umieszczone na stronie internetowej www.utk.gov.pl, w zakładce BEZPIECZEŃSTWO→ZGŁOŚ WYPADKI/ZDARZENIE KOLEJOWE.
6. Szczegółowe zasady postępowania w przypadku zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w transporcie kolejowym określone są w obowiązującej na bocznicach „Instrukcji w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach kolejowych”.

12.6. ZAKRES BADAŃ WYPADKU, ANALIZA I USTALENIA KOŃCOWE

1. Zakres badań, analizę wypadku i ustalenia końcowe przeprowadzane są zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz.369) oraz „Instrukcją w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach kolejowych”.

12.7. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO

1. Na bocznicach nie ma zagrożeń wpływających na bezpieczeństwo.
2. W przypadku wystąpienia warunków wpływających na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego oraz pracowników należy wprowadzić obostrzenia w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego, czynności ładunkowych a ponadto:
 - 1) zamknąć tor bocznicowy (rozjazd);
 - 2) osygnalizować zamknięty tor;
 - 3) zawiadomić o zamknięciu toru zainteresowanych pracowników bocznicach kolejowych;
 - 4) przestawić zwrotnice rozjazdów prowadzących na zamknięty tor w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomić ich za pomocą spony iglicowej;
 - 5) w razie potrzeby wydać pisemnie szczegółowe zarządzenie w sprawie zasad prowadzenia ruchu kolejowego i postępowania w czasie zamknięcia toru.
3. W przypadku powstania incydentu, wypadku zgłoszenie dokonać na poniższe numery telefonów:

WYKAZ ADRESÓW I NUMERY TELEFONÓW JEDNOSTEK, KTÓRE NALEŻY ZAWIADMIĆ W RAZIE ZAISTNIENIA POWAŻNEGO WYPADKU, WYPADKU LUB INCYDENTU W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Lp.	Nazwa i adres jednostki	Stanowisko	Numer telefonu
1.	2.	3.	4.
1	Alarmowy		112
2	Kopalnia Melafiru Tłumaczów	Główny logistyk REGNARS Sp. z o.o.
3	Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy we Wrocławiu ul. Fabryczna 6, 53-609 Wrocław	kontakt	tel.: 71 720 76 30 fax: 71 720 76 31 e-mail: utko6@utk.gov.pl
4	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych ul. Chałubińskiego 4/6 00-928 Warszawa	tel. dyżurny	510 126 711

1.	2.	3.	4.
5	Prokuratura Rejonowa w Kłodzku plac Bolesława Chrobrego 20 57-300 Kłodzko	Sekretariat	74 869 70 40
6	Komisariat Policji w Nowej Rudzie ul. Bohaterów Getta 29 57-400 Nowa Ruda	Dyżurny	47 87 532 00
7	Jednostka Ratowniczo - Gaśnicza w Nowej Rudzie ul. Piłsudskiego 14a 57-400 Nowa Ruda	Dyspozytor	998, 112
8	SOK Komenda Rejonowa Straży Ochrony Kolei ul. Paczkowska 26, 50-503 Wrocław	Tel. dyżurny	71 717 1382

ROZDZIAŁ XIII

13. ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW DRÓG KOLEJOWYCH

13.1. DZIAŁANIA PODEJMOWANE W SYTUACJACH WYJĄTKOWYCH I W TRUDNYCH WARUNKACH.

1. Jednostki wyznaczone do współpracy:
 - 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu:
 - Sekcja Eksploatacji w Kłodzku, Naczelnik Sekcji, tel.
 - 2) po stronie bocznic kolejowej REGNARS Sp. z o.o., ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra:
 - Główny logistyk, tel.
2. W przypadku wystąpienia sytuacji wyjątkowej i trudnych warunków w obrębie części dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strona, która powzięła informację, powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
3. Strony ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, powiadamia się odpowiednio:
 - 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:
 - Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu – tel. 746374621, kom. 600084724;
 - 2) po stronie bocznic REGNARS Sp. z o.o., ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra:
 - Główny logistyk, tel.
4. Podjęcie i prowadzenie akcji ratunkowej zarządza uprawniony pracownik Strony właściwej dla miejsca zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu).
5. Akcję ratunkową prowadzi się według zasad określonych w przepisach obowiązujących Stronę.
6. Strony zobowiązują się do udzielania pomocy w zakresie usuwania skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji nadzwyczajnych występujących w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.
7. Za bezpieczeństwo pożarowe i ochronę środowiska Strony odpowiadają w granicach swoich zarządów.
8. Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie prowadzi się w oparciu o Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17, oraz na podstawie szczegółowych zasad określonych w opracowanym planie prowadzenia robót zimowych obowiązującą na drogach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., oraz Regulamin pracy bocznic kolejowej, obowiązujący na drogach kolejowych zarządzanych przez REGNARS Sp. z o.o., ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra.
9. Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie sprawności techniczno – eksploatacyjnej w warunkach zimowych w granicach swojego działania.
10. Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:
 - 1) ze strony PKP PLK S.A.:
 - Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu tel. 746374621, kom. 600084724
 - Naczelnik Sekcji Eksploatacji Kłodzko, tel.
 - 2) ze strony bocznic REGNARS Sp. z o.o., ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra:
 - Główny logistyk, tel.
11. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w korzy-

staniu z infrastruktury kolejowej. Strona, która zarządziła zmiany powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.

12. W przypadkach niezbędnych dla usuwania skutków zimy w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strony, po wzajemnym uzgodnieniu, mogą udzielić sobie odpłatnej pomocy w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.

13.2. TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYŃ POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM.

1. Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu na drogach kolejowych przylegających do punktu styku, komisję kolejową powołuje Strona właściwa dla miejsca zdarzenia.
2. Komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 18 marca 2016 r. poz. 369).

13.3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ:

1. Strony ponoszą odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność zarządzanych przez siebie odcinków dróg kolejowych przylegających do punktów styku.
2. Koszty usuwania skutków i przyczyn wszystkich zdarzeń oraz uszkodzeń odcinków dróg kolejowych przylegających do punktów styku ponosi strona, która spowodowała zdarzenie, lub proporcjonalnie do orzeczonego stopnia przyczynienia się.

13.4. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW:

1. Spory dotyczące zagadnień ujętych w pkt. 13.1, 13.2 i 13.3 Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
2. Przy braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem właściwości ogólnej.

ROZDZIAŁ XIV

14. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW

14.1. ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA

Lp.	Nazwa i adres zarządcy	Nr telefonu	Uwagi
1	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych ul. Parkowa 9 58-302 Wałbrzych	746374640	
2	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji Kłodzko ul. Szpitalna 1 57-300 Kłodzko	tel. (74) 637-38-40	

14.2. PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICE

Lp.	Nazwa i adres przewoźnika	Nr telefonu	Uwagi
1	PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI ul. Puławskiego 56 50 - 443 Wrocław	tel. (71) 717 78 09 fax. (71) 717 58 06 sekretariat.dolnoslaski@pkp-cargo.eu	
2	PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI Sekcja Przewozów i Eksploatacji ul. Węglowa 5a 57 - 230 Kamieniec Ząbkowicki	tel. (71) 717 76 80	
3			

ROZDZIAŁ XV

15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

15.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

1. Niniejszy „Regulamin pracy boczniczy kolejowej” został opracowany w 6-ciu jednobrzmiących egzemplarzach, z przeznaczeniem:

Egzemplarz nr 1, 2	- dla użytkownika boczniczy
Egzemplarz nr 3	- dla PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
Egzemplarz nr 4	- dla PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji Kłodzku
Egzemplarz nr 5	- dla Urzędu Transportu Kolejowego

15.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU

1. Regulamin powinien być utrzymywany w stanie aktualnym przez użytkownika boczniczy.
2. Zmiany w regulaminie w zakresie techniczno ruchowym należy wprowadzać po uprzednim ich uzgodnieniu z PKP Polski Linie Kolejowe S.A właściwym dla boczniczy Zakładem Linii Kolejowych.
3. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian i uzupełnień włączonym do niniejszego Regulaminu i podany do wiadomości zainteresowanym pracownikom za podpisem na oddzielnym wykazie.

15.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA

1. Niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej, obowiązuje od dnia zatwierdzenia go przez Kierownika zakładu REGNARS Sp. z o.o., ul. Ceglana 7, 65-211 Zielona Góra i po uzgodnieniu jego treści przez PKP PLK S.A. właściwy dla boczniczy Zakład Linii Kolejowych.
2. Postanowienia niniejszego Regulaminu obowiązują pracowników przewoźników obsługujących bocznicę, pracowników związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym na boczniczy, pracą boczniczy oraz ze szczebla nadzoru, mających związek z eksploatacją boczniczy, jak i pracowników firm zajmujących się utrzymaniem nawierzchni torowej.
3. Po zatwierdzeniu, niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej, postanowienia jego należy wdrożyć do bieżącego stosowania i przestrzegania. W tym celu należy zorganizować szkolenia zainteresowanym pracownikom ze znajomości postanowień niniejszego Regulaminu.

ROZDZIAŁ XVI

16. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Lp	Zmiana				Podpis wprowadzającego zmianę
	na stronie	dotyczy	podstawa jej wprowadzenia nr i data uzgodnionego zarządzenia	obowiązuje od dnia	
1.	2.	3.	4.	5.	6.

ROZDZIAŁ XVII

17. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

17.1. ZAŁĄCZNIK NR 1: PLAN SCHEMATYCZNY URZADZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

17.2. ZAŁĄCZNIK NR 2: PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ