R E G U L A M I N
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
PRZEDSIĘBIORSTWA OBROTU SUROWCAMI WTÓRNYMI
„DEPOL" Sp. z o.o. w Bydgoszczy

Do użytku służbowego

Egz. Nr .....

Bydgoszcz, 2023 r.

U Z G O D N I O N O :

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy

dnia _____ 2023 r._____

ważny od dnia _____ 2023 r.

Z A T W I E R D Z O N O :

dnia _____ 2023 r. _____

Regulamin sporządzono w **5** jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera 47 stron

Spis działek Regulaminu

I. Postanowienia ogólne..... 8

1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu..... 8
2. Podstawa prawna eksploatacji bocznicy kolejowej..... 9
3. Zakres obowiązywania regulaminu..... 9
4. Użytkownik bocznicy kolejowej..... 10
5. Współużytkownicy bocznicy kolejowej..... 10
6. Przeznaczenie bocznicy kolejowej..... 10
7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych..... 10
8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę..... 10

II. Opis techniczny bocznicy kolejowej..... 11

1. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona..... 11
2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada..... 11
3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego..... 11
4. Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem *„od - do”*), pojemność oraz ich pochylenia podłużne..... 12
5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów..... 13
6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania..... 13
7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic..... 13
8. Urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym..... 14
9. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych..... 14
10. Kolejowe obiekty inżynieryjne..... 14
11. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn..... 15
12. Oświetlenie bocznicy kolejowej..... 15
13. Punkty ładunkowe..... 16
14. Urządzenia ładunkowe..... 16
15. Wagi wagonowe..... 17
16. Bramy kolejowe..... 17
17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki..... 17
18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli..... 17
19. Sygnały, wskaźniki i tablice..... 18
20. Urządzenia i środki trakcyjne..... 18
21. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania..... 18
22. Środki łączności..... 19

III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej. 20

IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej. 21

1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową..... 21
2. Liczba obsług i czas ich wykonywania. 21
3. Masa hamująca składów manewrowych. 21
4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę..... 21
5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych..... 21
6. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po bocznicy 22
7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej. 22
8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona. 22

V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej..... 23

1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe i zasady pracy manewrowej w tych rejonach..... 23
2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy 23
3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej 23
4. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw. 24
5. Miejsce znajdowania się lokomotywy w składzie manewrowym..... 24
6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie. 24
7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie..... 24
8. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. 25
9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych. 25
10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów. 26
11. Gospodarka płozami hamulcowymi..... 26
12. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem..... 26
13. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.... 27

VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej..... 28

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej..... 28
2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej. 28
3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy. 28
4. Ważenie wagonów. 29
5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych..... 29
6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych. 30

VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego. 33
1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym. 33
2. Przekazywanie wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy. 33

VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych. 34
1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznicy kolejowej..... 34
2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicy kolejowej..... 34
3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych. 34
4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego..... 34

IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. 35

X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy). 37

XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym). 39

XII. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym. 42

XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową..... 44

XIV. Postanowienia końcowe..... 45
1. Rozdzielnik regulaminu. 45
2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu. 45
3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania. 46

XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu..... 47

Załączniki:
- Plan schematyczny bocznicy kolejowej

Skróty stosowane w Regulaminie	
Skrót	**Znaczenie**
Depol sp. z o.o.	Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL" Sp. z o.o. w Bydgoszczy, ul. Rynkowska 2-4
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
Bocznica, bocznica kolejowa,	Bocznica Przedsiębiorstwa Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL" Sp. z o.o. w Bydgoszczy, ul. Rynkowska 2-4
Przewoźnik	Licencjonowany przewoźnik kolejowy
Prowadzący pojazd trakcyjny	Maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej
Przewodniczący komisji kolejowej	Przewodniczący komisji kolejowej na bocznicy kolejowej „DEPOL" Sp. z o.o. w Bydgoszczy
Regulamin, Regulamin pracy bocznicy kolejowej	Regulamin pracy bocznicy kolejowej „DEPOL" Sp. z o.o. w Bydgoszczy
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
PKBWK	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

I. Postanowienia ogólne.

1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

1.1. Regulamin opracowano na podstawie obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. MI. 2010 nr 3 poz. 8 z dnia 26 lutego 2010 r.).

1.2. Regulamin pracy bocznicy kolejowej opracowany został na podstawie:

- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.),
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 8),
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.),
- 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.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.),
- 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),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1923);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2373);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212, z późn. zm.).

1.3. Celem opracowania regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy manewrowej na bocznicy kolejowej. Regulamin pracy bocznicy kolejowej obejmuje postanowienia regulujące prawidłowe i bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na terenie bocznicy. Regulamin

przedstawia warunki miejscowe (lokalne) panujące na bocznicy oraz ich wpływ na bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz czynności ładunkowych.

2. Podstawa prawna eksploatacji bocznicy kolejowej.

2.1. Bocznica posiada świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych:

Nr świadectwa	Wyrób	Data wydania
B/2011/0816/BK/0819	Tor kolejowy z szyn typu S49 (49E1)	20.10.2011 r.
B/2011/0817/BK/0819	Tor kolejowy z szyn typu S42	20.10.2011 r.
B/2011/0819/BK/0819	Kozioł oporowy stalowy z szyn typu S49 (49E1)	20.10.2011 r.
B/2011/0820/BK/0819	Nawierzchnia drogowa skrzyżowania ruchu kolejowego z drogą publiczną w jednym poziomie z prefabrykowanych płyt żelbetowych typu CBP	20.10.2011 r.
B/2011/0818/BK/0819	rozjazd kolejowy zwyczajny Rz typu S42-205-1:9	20.10.2011 r.

2.2. Bocznica kolejowa eksploatowana jest na podstawie Świadectwa Bezpieczeństwa nr ..... wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla użytkownika bocznicy kolejowej.

2.3. Użytkownikiem bocznicy w zrozumieniu art. 4 pkt. 10a ustawy o transporcie kolejowym jest Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL" Sp. z o.o. w Bydgoszczy, ul. Rynkowska 2-4 na podstawie tytułu prawnego właściciela na działkach, na których położona jest bocznica.

3. Zakres obowiązywania regulaminu.

3.1. Regulamin obejmuje w swym zakresie sprawy techniczno – ruchowe, ogólnoeksploatacyjne, bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie bocznicy, utrzymania, konserwacji torów i urządzeń, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz inne wynikające z warunków miejscowych.

3.2. Postanowienia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej obowiązują:

- pracowników bocznicy kolejowej, których praca związana jest z ruchem kolejowym,
- przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznicy kolejowej,
- pracowników podmiotów gospodarczych zajmujących się diagnostyką i utrzymaniem bocznicy kolejowej,
- innych pracowników wykonujących czynności na terenie bocznicy.

4. Użytkownik bocznicy kolejowej.

Użytkownikiem bocznicy jest: Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „DEPOL" Sp. z o.o. w Bydgoszczy, ul. Rynkowska 2-4

5. Współużytkownicy bocznicy kolejowej.

Bocznica nie posiada współużytkowników.

6. Przeznaczenie bocznicy kolejowej.

Bocznica kolejowa „DEPOL" Spółka z o.o. w Bydgoszczy przeznaczona jest do:
- przyjmowanie wagonów ładownych i próżnych,
- oględzin wagonów pod względem technicznym i handlowym podczasprzyjmowania ich od licencjonowanego przewoźnika kolejowego,
- dokonywanie wyładunku lub załadunku wagonów,
- przygotowanie i przekazywanie wagonów przedstawicielowi licencjonowanego przewoźnika kolejowego po wykonanych czynnościach ładunkowych ,

Zasadniczym ładunkiem nadawanym przez bocznicę jest złom.

7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.

Lp.	Tytuł
1	Zasady i wymagania utrzymania nawierzchni kolejowej, budowli inżynieryjnych na bocznicy kolejowej użytkowanej przez POSW Depol sp. z o.o.
2	Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz sygnalizacji na bocznicy kolejowej użytkowanej przez POSW Depol sp. z o.o.
3	Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznicy kolejowej użytkowanej przez POSW Depol sp. z o.o.

8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

Na bocznicy kolejowej nie stosuje się przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

II. Opis techniczny bocznicy kolejowej.

1. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona.

1.1. 1. Bocznica „DEPOL" Sp. z o.o. jest bocznicą stacyjną odgałęziającą się od toru nr 515 stacji Bydgoszcz Główna rozjazdem nr 433 w km 371,603 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew.

1.2. Punkt początkowy bocznicy stanowi koniec rozjazdu nr 433, tj. styk za krzyżownikiem w kierunku zwrotnym na tor nr 651.

1.3. Układ torowy bocznicy przedstawiono na planie schematycznym stanowiącym integralną część niniejszego regulaminu.

2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

2.1. Bocznica nie posiada okręgów nastawczych i posterunków ruchu.

2.2. Rozjazd nr 433 odgałęziający do bocznicy oraz wykolejnica Wk105 są nastawiane ręcznie przez kierownika manewrów przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowany jest:
- tor zdawczy nr 652 i 653
- tor odbiorczy nr 652 i 653

4. Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem *„od - do”*), pojemność oraz ich pochylenia podłużne.

4.1. Wykaz torów

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość toru						Pojemność użyteczna w wag. czteroosiowych
		Ogólna			Użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
651	dojazdowy	KR433	PR651	327,13	UR433	PR651	297,53	17
652	zdawczo-odbiorczy, ładunkowy	PR651	P. hali	380	UR651	D1 Stój	337	19
		P. hali	K.O.	28				
653	zdawczo-odbiorczy, ładunkowy	PR651	P. hali	385	UR651	D1 Stój	332	19
		P. hali	K.O.	28				
Oznaczenia: PR – początek rozjazdu; KR – koniec rozjazdu; UR - ukres rozjazdu; KO - kozioł oporowy; D 1- sygnał D1 „Stój” ; P. hali – początek hali napraw;								
* - na gruncie PKP S.A.								
Za średnią długość wagonu czteroosiowego przyjęto: 15 metrów								

4.2. Pojemność bocznicy:

Po odliczeniu torów dojazdowych długość użyteczna torów wynosi 669 m. Maksymalna pojemność torów bocznicy wynosi: Mp = 44 wagony o długości 15 m.

Normalna pojemność bocznicy wynosi: Np = 0,6xMp = 0,6 x 44 wag. = 26 wagonów o długości 15 m.

4.3. Tory bocznicy zbudowane są z szyn typu S42 i S49.

4.4. Pochylenia podłużne torów

Nr toru	Pochylenie w promilach			Długość [m]	W kierunku	Uwagi
	spadek	poziom	wzniesienie			
1	2	3	4	5	6	7
651		0,0		392	PR651	
652	0,10	0,0		387 28	P. hali K.O.	
653	0,10	0,0		387 28	P. hali K.O.	
Oznaczenia: R - rozjazd, KO - kozioł oporowy, P. hali – początek hali napraw;						

5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.

5.1. Wykaz rozjazdów.

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ rozjazdu	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób przestawiania	Oświetlenie zwrotnicy	UWAGI
1	2	3	4	5	6
651	Rz typu S42-205-1:9	na T653	ręcznie	nie	
Oznaczenia: T – tor, R – rozjazd;					

5.2. Oględziny i utrzymanie rozjazdów w czystości.

Utrzymanie w czystości rozjazdów na bocznicy należy do obowiązków wyznaczonych pracowników użytkownika bocznicy. Oględziny i badania techniczne tych rozjazdów wykonywane są przez osoby posiadające wymagane kwalifikacje na podstawie umowy zawartej pomiędzy użytkownikiem bocznicy i firmą zewnętrzną.

6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania

Na terenie bocznicy nie ma zabudowanych wykolejnic. Wyjątek stanowi wykolejnica Wk105 zabudowana w km 0,60 toru nr 651, będąca własnością PKP PLK S.A. Utrzymanie i konserwacja należy do obowiązków uprawnionych pracowników PKP PLK S.A.

7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Na bocznicy nie występują uzależnienia zwrotnic rozjazdów od wykolejnic. Wyjątek stanowi uzależnienie rozjazdu 433 z wykolejnicą Wk105, które są własnością PKP PLK. Klucz od rozjazdu 433 znajduje się w zamku wykolejnicy Wk105. Natomiast klucz od wykolejnicy Wk105 pobierany jest za pokwitowaniem od nastawniczego nastawni BGA1 stacji Bydgoszcz Główna.

8. Urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym.

Na bocznicy, oprócz wykolejnicy Wk105, nie występują inne urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym.

9. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Bocznica nie posiada okręgów nastawczych dlatego nie przyporządkowuje się do nich zwrotnic rozjazdów i wykolejnic. Zwrotnice na terenie bocznicy nastawiane są ręcznie przez ustawiacza pełniącego jednocześnie funkcję kierownika manewrów (lub na jego polecenie przez manewrowego).

10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na bocznicy nie występują obiekty inżynieryjne.

11. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

11.1. Wykaz przejazdów kolejowo-drogowych:

Lokalizacja przejazdu				Kategoria przejazdu (przejścia)	Do kogo należy obowiązek		Uwagi
km	toru	przez tor/tory nr	droga		podawania sygnałów na przejazd (przejście)	czyszczenia żłobków na przejeździe (przejściu)	
1	2	3	4	5	6	7	8
0,074	651	651	ul. Ludwikowo	D	uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego	wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy	
0,451	652 i 653	652 i 653	ul. Rynkowska	D			
0,236	651	651	ul. Narcyza Putza	A			Długość przejazdu 121,2 m

11.2. Przejazdy są oznakowane od strony drogi znakami G-3 i G-4.

11.3. Wszystkie przejazdy z uwagi na układ torowy i małe prędkość ruchu kolejowego (5 km/h i 10 km/h) nie są osygnalizowane od strony toru wskaźnikami W6b.

11.4. Nawierzchnia na przejazdach jest utwardzona.

11.5. Czyszczenie żłobków na przejazdach należy do obowiązków wyznaczonego pracownika bocznicy.

12. Oświetlenie bocznicy kolejowej.

1. Bocznica nie jest oświetlona. Oświetlona jest tylko część obok hali napraw. Włączanie i wyłączanie oświetlenia w tej części odbywa się automatycznie poprzez wyłącznik zmierzchowy.

13. Punkty ładunkowe.

13.1. Magazyny

Rodzaj obiektu	Miejsce usytuowania (tor nr)	Przeznaczenie	Powierzchnia [m^2]	Długość [m]
1	2	3	4	5
Hala (wiata)	652	Naprawa i rozbiórka wagonów	120	20

13.2. Rampy

Brak

13.3. Place składowe

Rodzaj obiektu	Miejsce usytuowania (tor nr)	Przeznaczenie	Powierzchnia [m^2]	Długość frontu ładunkowego [m]
1	2	3	4	5
składowy	652	za i wyładunek kruszyw	1000	40
składowy	653	za i wyładunek złomu i wyrobów metalowych	1000	40

14. Urządzenia ładunkowe.

Rodzaj	Miejsce usytuowania (przy torze nr)	Przeznaczenie	Norma ładunkowa [ton/godz.]
1	2	3	4
dźwig samojezdny	653	przeładunek złomu	20
ładowarka	652	przeładunek kruszyw	25
Suwnica 8t	653	przeładunek wyrobów metalowych	25

Pracownicy wyznaczeni do obsługi urządzeń ładunkowych muszą posiadać wymagane przeszkolenie.

15. Wagi wagonowe.

1. W torze 653 (w km 0,650) zabudowana jest waga statyczna o nośności 100 ton i długości pomostu 18m.
2. Przejazd przez wagę dozwolony jest z prędkością do 5 km/h.
3. Waga jest obsługiwana przez przeszkolonych pracowników.

16. Bramy kolejowe.

1. Teren bocznicy (za wyjątkiem toru dojazdowego 651 i części torów 652 i 653 za rozjazdem PR651) jest ogrodzony.
2. Bocznica posiada dwie bramy kolejowe usytuowane w km 0,456 nad torami 652 i 653.
3. Brama w położeniu zasadniczym jest zamknięta.
4. Skrzydła bramy wyposażone są w urządzenia zabezpieczające ją przed samoczynnym niekontrolowanym zamknięciem w czasie jazdy taboru kolejowego.
5. Klucz od bramy znajduje się u kierownika dyspozytury w budynku biurowym.
6. W torze nr 652 i 653 w km przed wjazdem do hali napraw znajduje się brama dwuskrzydłowa.
7. Bramę wjazdową otwiera i zamyka pracownik działu kolejowego.

17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

1. Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia budowli:
   - wysokość: 4 850 mm,
   - szerokość: 2 200 mm.
2. Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia taboru:
   - wysokość: 4 280 mm,
   - szerokość: 1 575 mm.
3. Bocznica kolejowa nie posiada zabudowanych skrajników.

18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

Na terenie bocznicy nie ma zlokalizowanych miejsc, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli. Wyjątek stanowią bramy do obu hal. Miejsca o ograniczonej skrajni oznakowane są poprzez namalowane ukośne żółto-czarne pasy.

19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

1. Sygnały:
   - na kozłach oporowych w hali (zakończenie toru nr 652 i 653) - sygnał Z 1 „Stój";
   - na bramie wjazdowej na bocznicę, na bramie hali napraw w torach 652 i 653, umieszczone są sygnały D 1 „Stój".

   Sygnały te są nieoświetlone.
2. Wskaźniki:
   - W17 Wskaźniki ukresu znajdują się w międzytorzu, przy każdym rozjeździe (wyznaczając miejsce dokąd wolno zająć tor taborem);
   - Wskaźnik W4 zatrzymania czoła pociągu w torze 651 przed przejazdem kolejowo-drogowym;
   - Wskaźniki zwrotnicowe (Wz 1; Wz 2; Wz 3): na latarni zwrotnicowej rozjazdu zwyczajnego;

   Wskaźniki te są nieoświetlone.

20. Urządzenia i środki trakcyjne.

Użytkownik bocznicy posiada następujące pojazdy trakcyjne objęte nadzorem ECM i obsługiwane przez licencjonowanych przewoźników

·

Lp.	Typ lokomotywy	Rok prod.	Ilość	Uwagi
1	Lokomotywa spalinowa BR231	1973	1	
2	Lokomotywy spalinowe BR232	1972-1974	3	
3	Lokomotywa spalinowa SM42	1979	1	
Razem			5	

21. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.

Użytkownik bocznicy posiada następujące pojazdy bez napędu – wagony objęte nadzorem ECM i obsługiwane przez licencjonowanych przewoźników

Lp.	Rodzaj pojazdu	Typ konstrukcyjny	Seria	Ilość	Uwagi
1	Platforma	Sgmms	Sgmms	40	
2	Wagon węglarka	CFR/E	Eaos	16	
3	Wagon węglarka	BDŻ/E	Eaos	59	
4	Wagon węglarka	428Wa	Eaos	2	
5	Wagon węglarka	409W	Eaos	24	
6	Wagon węglarka	408W	Eaos	10	
7	Wagon węglarka	401Wb	Eaos	9	
8	Wagon węglarka	401W	Eas	8	

9	Wagon węglarka budowy specjalnej	418Vg	Fas	28	
10	Wagon węglarka budowy specjalnej	418V	Fas	112	
11	Wagon węglarka budowy specjalnej	418 Vb	Fa	24	
12	Wagon węglarka budowy specjalnej	24Ve/BDŻ	Fals	25	
Razem				357	

Użytkownik bocznicy posiada halę napraw usytuowaną na końcu torów 652 i 653

Lp.	Usytuowanie	Wymiary (m)	Kanał naprawczy	Zabezpieczenia pojazdów
1	Na końcu torów 652 i 653	30 x 11,5	W torze nr 653 dł. 20 m	Hamulce ręczne pojazdów i płozy zabezpieczające

22. Środki łączności

1. Użytkownik bocznicy do porozumiewania się z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. wykorzystuje łączność telefoniczną - ogólnoadministracyjną.

   Numery telefonów:

   - Prezes zarządu tel.: 601 614 710;
   - Kierownik Bazy tel.: 601 196 510;

2. Bocznica nie posiada własnej łączności radiotelefonicznej.
3. Porozumiewanie się drużyny manewrowej na bocznicy opiera się zasadniczo o sygnały ręczne i dźwiękowe.

III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.

1. Jazdy na bocznicę i z bocznicy odbywają się ze stacji Bydgoszcz Główna Towarowa (PKP PLK S.A.).
2. Przed wyjazdem ze stacji Bydgoszcz Główna Towarowa, kierownik manewrów przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę zgłasza się u nastawniczego nastawni BGA 1, od którego pobiera za pokwitowaniem klucz od wykolejnicy Wk105+.
3. Wyjazd ze stacji Bydgoszcz Główna Towarowa i Bydgoszcz Główna Osobowa układane są przez pracowników okręgów nastawczych BGB, BGA i BGA-1. Polecenia na wszelkiego rodzaju ruchy manewrowe wydawane są za pomocą sygnałów manewrowych wyświetlanych na tarczach manewrowych i semaforach.
4. Po zatrzymaniu się przed rozjazdem nr 433. Kierownik manewrów udaje się (wraz z pobranym z nastawni BGA-1 kluczem) do wykolejnicy Wk105+.
5. Kierownik manewrów otwiera wykolejnicę Wk105 i uwalnia z niej klucz od zamka rozjazdu nr 433. Następnie udaje się z nim do rozjazdu nr 433, otwiera zamek, przekłada jego zwrotnicę w położenie na tor nr 651 i podaje maszyniście sygnał zezwalający na rozpoczęcie jazdy manewrowej w kierunku bocznicy.
6. Po wprowadzeniu składu manewrowego na właściwy tor bocznicy kierownik manewrów zatrzymuje jazdę manewrową, zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem i odprzęga od niego lokomotywę.
7. Wyjazd z bocznicy możliwy jest z torów 652 lub 653, lokomotywą ciągnącą wagony (bądź luzem) w kierunku toru 651.
8. Po wjechaniu ostatnią osią składu manewrowego na tor 315 za rozjazd 433 (styk przediglicowy), kierownik manewrów zatrzymuje jazdę manewrową, udaje się do rozjazdu nr 433, przywraca go do położenia zasadniczego i zamyka zamek ryglowy.
9. Z kluczem od zamka ryglowego rozjazdu nr 433, kierownik manewrów udaje się do wykolejnicy Wk105, umieszcza go w zamku wykolejnicy, po czym nakłada wykolejnicę na tor (szynę) i zamyka ją. Klucz od wykolejnicy Wk105+ zabiera celem zwrócenia u nastawniczego nastawni BGA 1.
10. Wjazd na stację Bydgoszcz Główna Towarowa możliwy jest po wydaniu polecenia przez dyżurnego ruchu stacji. Wagony na stację Bydgoszcz Główna Towarowa są wpychane na tor wskazany przez dyżurnego ruchu stacji.

IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.

1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

1. Obsługa bocznicy kolejowej odbywa się ze stacji Bydgoszcz Główna Towarowa, wyłącznie przy użyciu lokomotyw spalinowych.
2. Podstawiania i zabierania wagonów dokonują uprawnieni pracownicy przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
3. Wagony podstawiane na bocznicę ze stacji Bydgoszcz Główna Towarowa są ciągnięte.
4. Zabieranie wagonów z bocznicy odbywa się poprzez ich wpychanie w kierunku stacji Bydgoszcz Główna Towarowa.

2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

1. Bocznica jest obsługiwana operatywnie według potrzeb.
2. Obsługa odbywa się według ustaleń i w czasie uzgodnionym pomiędzy użytkownikiem bocznicy i przewoźnikiem kolejowym (przewoźnikami kolejowymi).
3. Jednocześnie bocznica może być obsługiwana tylko przez jednego przewoźnika kolejowego.
4. W przypadku wystąpienia przeszkód technicznych do obsługi bocznicy, osoba odpowiedzialna za przyjmowanie składu na bocznicę i uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę ustalają czas następnej obsługi bocznicy.
5. Bocznica może być obsługiwana w porze dziennej. Sporadycznie dopuszcza się (tylko zjazd z BGB na bocznicę) w przypadkach nieprzewidzianych i niezamierzonych opóźnień pociągów kończących bieg na stacji Bydgoszcz Główna Towarowa.

3. Masa hamująca składów manewrowych.

Procent wymaganej masy hamującej przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z bocznicy wynosi: 6 %.

4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196kN/oś (20 ton/oś).

5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

1. Na teren bocznicy mogą wjeżdżać tylko pojazdy kolejowe posiadające ważne dokumenty zezwalające na ich eksploatację.
2. Z uwagi na brak elektrycznej sieci trakcyjnej, do obsługi bocznicy można używać tylko lokomotyw spalinowych.

3. Po torach bocznicy mogą kursować wszystkie rodzaje wagonów bez ograniczeń (z zachowaniem obowiązującej na bocznicy skrajni taboru).

6. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po bocznicy

Nie ma ograniczeń odnośnie dopuszczalnego rozstawu osi skrajnych wagonów dopuszczonych do kursowania po torach bocznicy, pod warunkiem nieprzekroczenia dopuszczalnego na bocznicy nacisku osi na szynę.

7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.

Lokomotywy przewoźników kolejowych mogą poruszać się tylko po wszystkich torach bocznicy niezbędnych do obsługi danego punktu zdawczo – odbiorczego.
Wjazd na pozostałe tory bocznicy dozwolony jest po dokonaniu ustaleń z wyznaczonym przedstawicielem użytkownika bocznicy.

8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona.

Użytkownik bocznicy jest jednocześnie przewoźnikiem kolejowym i lokomotywy są przystosowane do ruchu na torach zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A..

V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.

1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe i zasady pracy manewrowej w tych rejonach.

Tory bocznicy stanowią jeden rejon manewrowy, na którym obowiązują zasady pracy manewrowej:

- praca manewrowa wykonywana jest jedną lokomotywą manewrową;
- wykonywanie manewrów jednocześnie dwiema (lub więcej) lokomotywami jest zabronione;
- kierowanie manewrami należy wyłącznie do obowiązków ustawiacza - kierownika manewrów;
- wykonywanie manewrów i zaprzestanie ich zarządza każdorazowo kierownik manewrów;
- do obowiązków ustawiacza należy zabezpieczenie podstawionego taboru przed zbiegnięciem jak również usunięcie płozów hamulcowych;
- odrzucanie wagonów jak również grawitacyjne ich staczanie jest zabronione;
- podczas pracy manewrowej kierownik manewrów znajduje się po stronie prowadzącego pojazd trakcyjny, a podczas jazdy na łuku - po jego wewnętrznej stronie.
- podczas spychania składu kierownik manewrów zawsze musi zajmować miejsce na czołowym spychanym wagonie lub poprzedzać go idąc obok toru pieszo i obserwując drogę przebiegu – w przypadku wystąpienia zagrożenia podaje sygnał Rm 4 „Stój”;
- podczas pracy manewrowej zasadniczo obowiązuje porozumiewanie się przy użyciu sygnałów ręcznych i dźwiękowych.

2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy

Prędkość jazd manewrowych po torach bocznicy nie może przekraczać 5 km/h.

W następujących przypadkach należy ją ograniczyć do 3 km/h:

- przy wjeździe do hali napraw,
- przy dojeżdżaniu do stojącego taboru, kozłów oporowych,
- przy jeździe przez wagę kolejową,
- w przypadku utrudnionej widoczności (np. mgła, zamieć śnieżna, burza).

3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Na bocznicy pracę manewrową wolno wykonywać tylko sposobem odstawczym. Odrzucanie i grawitacyjne staczanie wagonów na torach bocznicy jest zabronione.

4. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

1. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
2. Rozłączanie sprzęgów hamulcowych jak również zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonane tylko po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów.
3. Sprzęgi śrubowe nie użyte do sprzęgania taboru powinny być zawieszone tak aby nie zwisały niżej niż 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego).
4. Przy rozłączaniu sprzęgów hamulcowych należy uprzednio zamknąć ich zawory.
5. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu pojazdów wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spomiędzy sprzęganego/ rozprzęganego taboru.

5. Miejsce znajdowania się lokomotywy w składzie manewrowym

W czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa musi znajdować się na skraju składu. Umiejscowienie czynnej lokomotywy (pojazdu trakcyjnego) między przetaczanymi wagonami (pojazdami kolejowymi) w czasie manewrów jest zabronione.

6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

1. Obsadę i wyposażenie drużyny trakcyjnej przewoźnika ustala przewoźnik obsługujący bocznicę.
2. Na bocznicy dopuszcza się obsługę w jednoosobowym składzie drużyny trakcyjnej: tylko maszynista (lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej).

7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

1. Obsadę drużyny manewrowej przewoźnika ustala przewoźnik obsługujący bocznicę.
2. Drużyna manewrowa składa się z ustawiacza pełniącego funkcję kierownika manewrów i manewrowych.
3. Na bocznicy dopuszcza się jednoosobowy skład drużyny manewrowej. Stanowi ją wówczas sam kierownik manewrów z uprawnieniami ustawiacza (bądź kierownika pociągu).
4. Pracownicy drużyny manewrowej zatrudnieni przy manewrach podczas wykonywania pracy winni posiadać:
   - chorągiewkę sygnałową, a w porze nocnej (ciemnej) sprawną latarkę sygnałową,

- gwizdek,
- kask i rękawice ochronne,
- kamizelkę ostrzegawczą,
- białą kredę do znaczenia wagonów.

8. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

1. Manewry przez przejazdy na terenie bocznicy należy wykonywać z zachowaniem szczególnych środków ostrożności.
2. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe mogą się odbywać po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego oraz stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do jazdy manewrowej.
3. Przed wjazdem na przejazd kolejowo-drogowy należy jazdę manewrową zatrzymać. Wjazd na przejazdy wewnątrzzakładowe może odbywać się bez zatrzymania składu manewrowego (bądź lokomotywy luzem).
4. Obserwowanie przejazdu przez drużynę manewrową i prowadzącego pojazd trakcyjny powinno trwać od czasu zbliżania się do przejazdu do czasu zwolnienia przejazdu przez manewrujący tabor.
5. Prędkość manewrowania przez przejazd nie powinna przekraczać 5 km/h, a przed wjazdem na przejazd prowadzący pojazd trakcyjny powinien podać sygnał Rp1 „Baczność" z takim wyprzedzeniem, aby pojazdy drogowe mogły się zatrzymać (wskaźnik W6b).
6. Osłona przejazdów podczas jazdy taboru kolejowego należy do obowiązków ustawiacza lub na jego polecenie do manewrowego (posiadającego ważne uprawnienia do kierowania ruchem drogowym).

9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.

Na terenie bocznicy, uwzględniając profil torów 0,1‰, czyli nie przekraczający 1,00 ‰, bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych w jednej grupie wagonów wolno przetaczać do 20 wagonów. W przypadku większych składów manewrowych , na każde rozpoczęte kolejne 20 wagonów, powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

1. Prace manewrowe na bocznicy zasadniczo realizowane są lokomotywą manewrową.
2. Nie przewiduje się przetaczania taboru kolejowego przy użyciu pojazdów drogowych, siłą ludzką ani przy użyciu podciągarek wagonów.

11. Gospodarka płozami hamulcowymi

1. Rodzaj płóz hamulcowych używanych na bocznicy kolejowej jest dostosowany do typu szyn w torach bocznicy.
2. Na terenie bocznicy używane są płozy hamulcowe typu PL1 koloru czerwonego.
3. Płozy hamulcowe powinny być ocechowane nazwą bocznicy - DP i opisane kolejnymi numerami porządkowymi w postaci cyfry arabskiej (Np.: DP-1).
4. Płozy nieużywane winny znajdować się na stojakach płozowych.
5. Za prawidłowe rozmieszczenie płozów hamulcowych na bocznicy kolejowej odpowiedzialni są wyznaczeni pracownicy użytkownika bocznicy.
6. Nie wolno używać płóz hamulcowych nieprzepisowych lub uszkodzonych.
7. Nie wolno składować na jednym składowisku płozów zdatnych do użycia z płozami uszkodzonymi.
8. Pracownicy użytkownika bocznicy oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę winni zwracać uwagę na właściwą ilość płozów oraz ich umiejscowienie aby ustrzec przed kradzieżą oraz niewłaściwym użytkowaniem przez osoby nieupoważnione, gdyż mogą stanowić one zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W razie zauważonych nieprawidłowości, braków, uszkodzeń należy zgłosić je kierownictwu użytkownika bocznicy.
9. Miejsce rozmieszczenia płozów hamulcowych na bocznicy:

Lokalizacja	Ilość [szt.]
w międzytorzu torów 652 i 653	5
Razem:	5 szt.

12. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem

1. Zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy dokonać przed odprzęgnięciem od lokomotywy.
2. Zabezpieczenia wagonów podstawianych na bocznicę na torach zdawczo-odbiorczych dokonuje uprawniony pracownik drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicę.

3. Stojący tabor należy na każdym torze sprzęgać ze sobą z wyjątkiem tych grup taboru, lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone punkty rozładunkowe.
4. Zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem należy dokonać przez zahamowanie hamulcem ręcznym jednego wagonu (gdy grupa nie przekracza 10 wagonów) lub dwóch skrajnych wagonów w grupie połączonych wagonów (których liczba przekracza 10) i wyłożenie płozów hamulcowych pod koła z obu stron składu wagonów (bądź pojedynczo stojącego wagonu).
5. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem klinów drewnianych lub uszkodzonych płozów hamulcowych.
5. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem zawsze po zakończeniu manewrów.
6. Zabezpieczenie zdejmuje i odkręca hamulce ręczne kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy, po połączeniu lokomotywy manewrowej z wagonami.
7. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem i zdjęcie zabezpieczenia przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z bocznicy jak również podczas obsługi punktów ładunkowych odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

13. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.

Przygotowanie drogi przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicy należy do obowiązków kierownika manewrów - ustawiacza (lub na jego polecenie – do manewrowego).

VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

1.1. Kierowanie manewrami należy do obowiązków kierownika manewrów (ustawiacza).

1.2. Wszelkie prace manewrowe do wykonania na bocznicy kierownik manewrów uzgadnia z wyznaczonym przedstawicielem użytkownika bocznicy.

1.3. Aby zapewnić bezpieczne prowadzenie jazd manewrowych, kierownik manewrów albo na jego polecenie manewrowy ma obowiązek sprawdzić wzrokowo stan rozjazdów leżących w drodze przebiegu. W przypadku wątpliwości kierownika manewrów, co do prawidłowości dolegania iglicy do opornicy lub poprawności działania zamknięcia nastawczego nie należy przez ten rozjazd wykonywać jazdy manewrowej. Stwierdzone usterki w rozjazdach należy zgłosić wyznaczonemu przedstawicielowi użytkownika bocznicy i oczekiwać na dalsze dyspozycje.

1.4. Praca manewrowa winna być wykonywana w sposób sprawny, bezpieczny i zgodny z Regulaminem pracy bocznicy oraz obowiązującymi instrukcjami.

1.5. Właściwe planowanie i organizowanie pracy manewrowej umożliwia sprawne wykonywanie i realizowanie planu pracy manewrowej oraz zapewnia bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy manewrach jak również innych osób niezaangażowanych bezpośrednio w pracę manewrową.

1.6. Obsługa bocznicy przez przewoźników kolejowych odbywa się zgodnie z umowami zawartymi z przewoźnikami kolejowymi obsługującymi bocznicę.

2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Celem wykonywania pracy manewrowej jest:

- obsługa torów zdawczo — odbiorczych (podstawianie i zabieranie wagonów) przez przewoźnika,
- podstawianie wagonów na poszczególne punkty ładunkowe i do hali napraw,
- przestawianie wagonów z toru na tor,
- zestawianie taboru gotowego do zdania na torach zdawczo - odbiorczych.

3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy.

1. Ładowanie i rozładowywanie wagonu — powinno odbywać się w sposób bezpieczny, zapewniający nie uszkodzenie ładunku oraz wagonu.
2. Kierownik manewrów powinien porozumieć się z prowadzącym czynności ładunkowe i omówić z nim plan pracy oraz warunki bezpieczeństwa na punkcie ładunkowym w czasie dokonywania obsługi.
3. Kierownik manewrów po zakończeniu czynności ładunkowych powinien zażądać zejścia z wagonów i oddalenia się na bezpieczną odległość pracowników wykonujących czynności ładunkowe.

4. Ważenie wagonów.

1. Ważenie wagonów na bocznicy odbywa się na wadze zabudowanej w torze nr 653.
2. Wagony ważone są statycznie przez przeszkolonych pracowników użytkownika bocznicy.
3. Podczas przejazdu przez pomost wagi prędkość należy ograniczyć do 3 km/h.
4. Zabrania się ważenia, jeżeli długość pomostu wagi jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu lub ważona masa brutto jest większa od maksymalnego udźwigu wagi.

5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

5.1. W czasie złych warunków atmosferycznych w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrowy tabor mógł być zatrzymany przed przeszkodą.

5.2. Pracę manewrową w złych warunkach atmosferycznych należy wykonywać z prędkością bezpieczną w zależności od widoczności drogi przebiegu dla manewrów.

5.3. Przygotowanie bocznicy do walki ze śniegiem i mrozem należy do obowiązków wyznaczonych przedstawicieli użytkownika bocznicy, którzy w tym zakresie powinni dopilnować wykonania przez przydzielonych do tych zadań pracowników:

1) naprawy i zabezpieczenia przed działaniem śniegu i mrozu wszystkich urządzeń kolejowych na bocznicy;
2) przeszkolenia pracowników zatrudnionych przy akcji odśnieżania;
3) zaopatrzenia pracowników w ciepłą odzież;
4) rozprowadzenia sprzętu i materiałów potrzebnych do walki ze śniegiem i mrozem;
5) zapewnienia dodatkowych sił roboczych do odśnieżania bocznicy przy dużych opadach śnieżnych.

5.4. W czasie opadów śniegu i silnych mrozów wyznaczone osoby kierują całą akcją, której celem powinno być utrzymanie ciągłości ruchu na bocznicy. W tym celu należy skontrolować przydzielonych pracowników z:

1) oczyszczania ze śniegu i lodu rozjazdów;
2) smarowania zwrotnic rozjazdów olejem zimowym;
3) posypywania piaskiem oblodzonych torów i międzytorzy.

5.5. Do odmrażania zwrotnic nie wolno używać soli.

5.6. Pracownicy zatrudnieni przy odśnieżaniu torów i rozjazdów muszą być pouczeni jak zachowywać się na torach ze wskazaniem bezpiecznych miejsc, na które należy schodzić w czasie przejazdu taboru.

5.7. W czasie silnych zamieci śnieżnych, ograniczonej widoczności oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu winno odbywać się tylko wtedy gdy na bocznicy nie odbywa się praca manewrowa.

6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.

6.1. W czasie manewrów porozumiewanie odbywa się zasadniczo przy pomocy sygnałów wzrokowych i słuchowych.

6.2. Prowadzący pojazd trakcyjny zachowuje szczególną czujność i ostrożność, przez cały czas musi widzieć ustawiacza.

6.3. Kierownik manewrów w czasie manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości po stronie prowadzącego pojazd trakcyjny, a na łuku po jego wewnętrznej stronie.

6.4. Prowadzenie manewrów poprzez odrzucanie, jak również grawitacyjne staczanie wagonów na terenie całej bocznicy jest zabronione.

6.5. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu.

6.6. Prowadzący pojazd trakcyjny może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.

6.7. Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić do położenia zasadniczego.

6.8. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków ustawiacza (lub na jego polecenie do manewrowego).

6.9. Wagony zgrupowane powinny być sprzęgnięte i skręcone ze sobą oraz połączone przewodami hamulcowymi. Nieużyte sprzęgi i przewody hamulcowe muszą być zawieszone na wspornikach.

6.10. Manewry prowadzone obok elewatora i silosów, placów ładunkowych muszą odbywać się ze szczególną ostrożnością.

6.11. Przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe należy:

1) powiadomić kierującego pracami ładunkowymi w tym rejonie,
2) zażądać od zatrudnionych tam pracowników:
   a) zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku,
   b) odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
   c) pozamykania wagonów i opuszczenia wagonów,
3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,

4) sprawdzić czy na torach nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
5) sprawdzić czy znajdujący się na placu ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięciem się w czasie jazdy trakcji manewrowej.

6.12. Przy dojeżdżaniu do punktów ładunkowych prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/h.

6.13. Podstawowe zasady bezpiecznego poruszania się po torach:

1) W czasie wykonywania pracy manewrowej pracownicy kolejowi powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi.
3) Nie wolno:
   a) przechodzić po główkach szyn,
   b) przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym składem manewrowym,
   c) przechodzić pod wagonami, po zderzakach i sprzęgach wagonów,
   d) przebywać na międzytorzach w czasie przejazdu składu manewrowego, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m,
   e) przebywać w świetle bram podczas przejazdu taboru.
4) Należy unikać chodzenia po rozjazdach; w przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
5) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.
6) Przy przechodzeniu przez tory zastawione wagonami należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący pojazdy kolejowe przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m.

6.14. Jazda na taborze:

1) Pracownik jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się za uchwyt wagonu.
2) W czasie, gdy pojazd kolejowy znajduje się w ruchu; zabrania się:
   a) wychylania się poza skrajnię taboru,
   b) zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdów kolejowych,
   c) przebywać:
      - na stopniach wejściowych do lokomotyw,
      - na pochwach zderzaków, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym albo umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,

- na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
- na stopniach wagonów od strony ramp i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,
- na stopniach wagonów w czasie przejazdu obok bram, ramp, ogrodzeń, itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika.

6.15. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę bocznicy (brak skrajni, uszkodzenia wagonów itp.), kierujący manewrami przedstawiciel przewoźnika kolejowego powinien niezwłocznie powiadomić wyznaczonego przedstawiciela użytkownika bocznicy.

6.16. Inne postanowienia:

1) nie wolno sprzęgać wagonów będących w ruchu, w rejonie całej bocznicy;
2) sposób porozumiewania się na torach:
   - przy pomocy sygnałów ręcznych i dźwiękowych;
   - przy użyciu radiotelefonu – pomocniczo pomiędzy pracownikami drużyny trakcyjnej i manewrowej;
3) sposób ostrzegania pracowników:
   - podawanie sygnałów dźwiękowych;

   Pewność odebrania sygnału jest wtedy, gdy ostrzegany pracownik usunie się z toru, po którym ma jechać tabor.

VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

1.1. Przyjmowanie wagonów odbywa się na torach nr: 652 lub 653.

1.2. Wagony podstawiane przez przewoźnika na tory zdawczo — odbiorcze pod względem handlowym i technicznym przyjmuje wyznaczony przedstawiciel użytkownika bocznicy.

1.3. Przyjmowanie wagonów podstawionych na bocznicę odbywa się w wykazie zdawczym R-25 (lub na Wykazie wagonów w składzie pociągu R-7) sporządzanym przez przewoźnika w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje użytkownik bocznicy.

1.4. Przedstawiciel użytkownika bocznicy potwierdza przyjęcie wagonów w wykazie zdawczym R-25, lub na Wykazie wagonów w składzie pociągu R-7.

1.5. Przy czynnościach zdawczo — odbiorczych przyjmujący wagony zgłasza zauważone nieprawidłowości, wpisuje je do Wykazu R-25, lub na Wykazie wagonów w składzie pociągu R-7 a następnie potwierdza się je podpisem.

1.6. Czynności te polegają na sprawdzeniu stanu technicznego wagonów, zgodności wykazów ze stanem faktycznym.

2. Przekazywanie wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy.

2.1. Przekazywanie wagonów odbywa się na torach nr: 652 lub 653.

2.2. Wagony zabierane przez przewoźnika z bocznicy pod względem handlowym i technicznym przekazuje wyznaczony przedstawiciel użytkownika bocznicy.

2.3. Przekazywanie wagonów przewoźnikowi przez przedstawiciela użytkownika bocznicy dokonuje się na podstawie zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania na druku R-27 (lub odpowiedniku).

2.4. Przyjmujący wagony ma prawo uczynić w wykazie R-27 adnotację o zauważonych przy wagonach brakach technicznych. Uwagi te powinny być podpisane przez przyjmującego i zdającego wagony.

2.5. Z chwilą podpisania dokumentu (R-27 lub odpowiednika) przez pracownika przewoźnika kolejowego przejmuje on odpowiedzialność za przyjęty ładunek w wagonach.

VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Bocznica nie uczestniczy w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

1. **Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznicy kolejowej.**
   Nie dotyczy.

2. **Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicy kolejowej.**
   Nie dotyczy.

3. **Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.**
   Nie dotyczy.

4. **Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.**
   Nie dotyczy.

IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.

1. W imieniu użytkownika bocznicy nadzór nad stanem technicznym bocznicy na zlecenie sprawuje osoba posiadająca stosowne uprawnienia.
2. Bieżący nadzór nad stanem technicznym bocznicy sprawuje Właściciel Przedsiębiorstwa.
3. Jeden raz w roku użytkownik bocznicy zleca osobie (lub firmie) wykonanie przeglądu układu torowego bocznicy zgodnie z ustawą *Prawo budowlane* tj. sprawdza techniczny stan torów, rozjazdów. Stwierdzone nieprawidłowości ujmuje w protokole, w którym ustala termin ich usunięcia.
4. Użytkownik bocznicy powinien prowadzić *Książkę obiektu budowlanego*, w której dokumentowane są zapisy przeprowadzonych badań i kontroli stanu technicznego bocznicy oraz remontu i przebudowy w okresie użytkowania obiektu budowlanego.
5. Wszelkie roboty związane z naprawą torów będących własnością bocznicy użytkownik bocznicy zleca wybranej firmie zewnętrznej.
6. Jeżeli stan techniczny bocznicy zagraża bezpieczeństwu ruchu, organ kontrolny lub obsługujący bocznicę może zarządzić wstrzymanie dokonywania obsługi bocznicy, powiadamiając o tym na piśmie użytkownika bocznicy.
7. Nadzór nad bezpieczeństwem przewidziany Ustawą o transporcie kolejowym sprawuje Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu.
8. Częstotliwość badań, pomiarów i obchodów ujęta jest w przepisie wewnętrznym pod nazwą „Zasady i wymagania utrzymania nawierzchni kolejowej, budowli inżynieryjnych na bocznicy kolejowej użytkowanej przez POSW Depol sp. z o.o.
9. Kontrole okresowe, wynikające z przepisów „Prawa budowlanego" wykonują odpowiednio: jeden raz w roku (roczne) i jeden raz na pięć lat (pięcioletnie) osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane”.
10. Organizacja wykonywania robót torowych.
    1) Prace planowe związane z naprawą infrastruktury kolejowej zasadniczo dokonuje się podczas przerwy w ruchu taboru kolejowego.
    2) W razie pilnej konieczności dokonania prac w dni robocze, powodujących zakłócenia w pracy manewrowej, można je wykonywać tylko przy zamknięciu danego toru / rozjazdu dla ruchu. Nadzorujący prace dokonuje odpisu o prowadzonych pracach w Dzienniku zewnętrznych oględzin rozjazdów:
        a) godzinę rozpoczęcia prac,
        b) zakres planowanych prac,

c) niezbędne ograniczenia w prowadzeniu pracy manewrowej na czas prowadzenia tych robót, w tym zakres zamknięć torów i rozjazdów,

d) sposób ostrzegania wykonujących prace,

e) inne ograniczenia,

f) data i podpis żądającego.

3) Przed i za miejscem wykonywania robót torowych, należy ustawić na torach sygnały drogowe tj. tarczę zatrzymania D1 zgodnie z obowiązującymi zasadami.

4) Roboty konserwacyjne, które nie wymagają osłonięcia miejsca robót sygnałami jak np. wymiana lub uzupełnienie drobnych części rozjazdowych, śrub, wkrętów, opórek przeciwpełznych, należy wykonać możliwie najszybciej (bezpośrednio) po stwierdzeniu usterki, z zachowaniem wszystkich warunków bezpieczeństwa ruchu taboru i pracujących ludzi.

5) Po zakończeniu robót upoważniony pracownik winien o powyższym powiadomić Właściciela Przedsiębiorstwa oraz dokonać zapisu w odpowiedniej dokumentacji.

6) Dopóki nie nastąpi sprawdzenie i potwierdzenie prawidłowego działania oraz nie zostaną wniesione odpowiednie zapisy, ruch kolejowy na tym odcinku bocznicy nie może być wznowiony.

X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy).

1. Pracownicy użytkownika bocznicy kolejowej, przewoźnika kolejowego oraz pracownicy firm zewnętrznych zatrudnionych na bocznicy, których praca związana jest bezpośrednio z ruchem kolejowym winni spełniać następujące wymagania kwalifikacyjne:
   1) kierownik manewrów w składzie drużyny manewrowej - pracownik przewoźnika kolejowego posiadający uprawnienia ustawiacza (bądź kierownika pociągu),
   2) manewrowy – pracownik przewoźnika obsługującego bocznicę,
   3) prowadzący pojazdy trakcyjne podczas manewrów - maszynista (pracownik przewoźnika obsługującego bocznicę) / prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej,
   4) pracownik odpowiedzialny za utrzymanie nawierzchni na bocznicy kolejowej – toromistrz (lub inna osoba posiadająca wymagane kwalifikacje).
2. Wszelkie wymagania związane z kwalifikacjami, egzaminami oraz pouczeniami okresowymi pracowników na stanowiskach kolejowych (toromistrz, ustawiacz, manewrowy, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej, kierownik pociągu, rewident taboru) określone są aktualnie obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101). Pracownicy przewoźnika kolejowego zatrudnieni na stanowiskach: ustawiacz, manewrowy, rewident taboru, kierownik pociągu winni spełniać wymagania określone w rozporządzeniu, o którym mowa w zdaniu poprzednim. Natomiast pracownicy przewoźnika kolejowego zatrudnieni na stanowiskach maszynisty winni spełniać wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2373) oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212, z późn. zm.). Szczegółowe zagadnienia dotyczące kwalifikacji, egzaminów i szkoleń pracowników przewoźników kolejowych zawarte są w ich przepisach wewnętrznych.
3. Dla każdej osoby zatrudnionej na stanowisku kolejowym prowadzi się rejestr egzaminów pracownika.
4. Zdanie wymaganego egzaminu jest jednym z warunków wyznaczenia pracownika do pracy na danym stanowisku kolejowym.
5. Dla stanowisk kolejowych wyróżnia się następujące rodzaje egzaminów:
   1) egzamin kwalifikacyjny,
   2) egzamin weryfikacyjny,
   3) egzamin autoryzacyjny,
   4) egzamin okresowy.

6. Wyniki egzaminów służbowych należy wpisywać do tej części rejestru egzaminów pracownik, która jest przewidziana dla danego rodzaju egzaminu.
7. Egzamin kwalifikacyjny jest podstawowym egzaminem niezbędnym dla objęcia pracy na stanowisku kolejowym.
8. Egzamin weryfikacyjny jest praktycznym, pisemnym i ustnym sprawdzeniem wiadomości i umiejętności pracownika, który ubiega się o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisku kolejowym w przypadku gdy:
   1) pracownik został odsunięty od pracy na skutek stwierdzonych uchybień w pracy mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
   2) ciągła przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwała dłużej niż 12 miesięcy lub pracownik nie uzyskał wyniku pozytywnego na egzaminie okresowym;
   3) wniosek o przeprowadzenie egzaminu weryfikacyjnego złożyła Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych lub komisja kolejowa w związku z udziałem pracownika w zdarzeniu kolejowym;
   4) pracodawca stwierdzi konieczność przeprowadzenia egzaminu w celu zminimalizowania zagrożeń zidentyfikowanych w ramach dokonanej oceny ryzyka.
9. Autoryzacja jest praktycznym sprawdzeniem w miejscu pracy wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny na dane stanowisko kolejowe. Autoryzację przeprowadza się w stosunku do pracowników w następujących przypadkach:
   1) przed dopuszczeniem do wykonywania samodzielnie czynności na danym stanowisku kolejowym;
   2) zmiany miejsca pracy, typu pojazdu kolejowego lub gdy przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwała dłużej niż 6 miesięcy;
   3) wprowadzenia zmian organizacyjnych lub technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na danym stanowisku kolejowym.

   Uzyskanie autoryzacji powinno być poprzedzone przeszkoleniem praktycznym na stanowisku w miejscu pracy. Pracodawca przeprowadza autoryzację, uwzględniając doświadczenie zawodowe pracownika oraz warunki w miejscu pracy.
10. Egzamin okresowy jest okresowym sprawdzeniem wiadomości i umiejętności pracownika. Egzamin okresowy przeprowadza się nie rzadziej niż raz na 4 lata, licząc od daty przeprowadzenia odpowiednio egzaminu kwalifikacyjnego, egzaminu weryfikacyjnego albo ostatniego egzaminu okresowego, w formie testu jednokrotnego wyboru.
11. Pracownicy, zatrudnieni na stanowiskach kolejowych podlegają pouczeniom okresowym.
12. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kolejowych zobowiązani są do posiadania wymaganych kwalifikacji, kategorii zdrowia i składania wymaganych egzaminów jak również do brania udziału w organizowanych pouczeniach okresowych.
13. Celem pouczeń jest systematyczne podnoszenie poziomu wiedzy zawodowej pracowników, dla usprawnienia wykonywania czynności na stanowiskach kolejowych, poprawy organizacji pracy oraz wdrażania nowych metod pracy.

XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym).

1. Zakres obowiązków Właściciela Przedsiębiorstwa:
   1.1. Nadzoruje pracę transportu kolejowego na bocznicy.
   1.2. Organizuje pracę manewrową na bocznicy.
   1.3. Współpracuje z podmiotami zewnętrznymi, których pracownicy prowadzą prace na terenie bocznicy (w szczególności z przewoźnikami kolejowymi).
   1.4. Nadzoruje gospodarkę płozami hamulcowymi.
   1.5. W okresie zimy nadzoruje akcję odśnieżania.
   1.6. Dba o właściwe utrzymanie i konserwację torów i rozjazdów.
   1.7. Udziela zezwoleń na wykonywanie robót na torach oraz czuwa nad przepisowym zabezpieczeniem miejsca robót.
   1.8. Sprawuje nadzór nad aktualnością zapisów regulaminu oraz przepisów wewnętrznych.
   1.9. Dopilnowuje, aby pracownicy wykonywali pracę zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu, obowiązującymi przepisami i instrukcjami, używania właściwej odzieży ochronnej, sprzętu ochrony osobistej wymaganych przepisami BHP.
   1.10. Zobowiązany jest do zapewnienia bezpiecznych warunków prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy.
   1.11. W razie zaistnienia wypadku, organizuje pomoc poszkodowanym.

   Powyższe obowiązki Właściciel Przedsiębiorstwa może zlecać podległemu personelowi.

2. Zakres obowiązków kierownika manewrów (ustawiacza bądź kierownika pociągu):
   2.1. Zgłasza się do pracy w stanie trzeźwym i wypoczętym z właściwymi przyborami sygnałowymi i ubrany w przepisową odzież roboczą i obuwie robocze.
   2.2. Uzgadnia z wyznaczonym przedstawicielem użytkownika bocznicy zakres prac manewrowych związanych z obsługą manewrową bocznicy.
   2.3. Ostrzega pracowników przed mającą się odbyć jazdą trakcji manewrowej.
   2.4. Dokonuje wzrokowych oględzin torów i rozjazdów na bocznicy.
   2.5. Rozprzęga i sprzęga tabor, przestawia zwrotnice, zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem.
   2.6. Ustawiacz przystępując do pracy powinien sprawdzić:
      1) czy tabor znajduje się w granicach ukresu, czy wagony są sprzęgnięte i należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem,
      2) czy nie ma taboru uszkodzonego lub wykolejonego,
      3) czy płozy hamulcowe są na właściwych miejscach w dobrym stanie i w odpowiedniej ilości,

4) czy w okresie zimowym materiały i urządzenia przeznaczone do akcji odśnieżania znajdują się na właściwym miejscu i w dostatecznej ilości.

2.7. W czasie manewrów ustawiacz powinien sprawdzać:
1) czy praca manewrowa odbywa się bez zakłóceń.
2) czy dopuszczalna prędkość manewrującego taboru nie jest przekraczana,
3) czy nie ma torów i zwrotnic zamkniętych dla ruchu,
4) czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z postanowieniami obowiązujących instrukcji bocznicy, przepisów bhp i innych regulacji.

2.8. Czuwa nad bezpieczeństwem własnym oraz innych osób mających związek z ruchem kolejowym na bocznicy.

2.9. Pilotuje składy manewrowe podczas ich spychania.

2.10. Wraz z maszynistą przeprowadza wymaganą próbę hamulca zespolonego.

2.11. Informuje Właściciela Przedsiębiorstwa o zaistniałych zdarzeniach kolejowych.

2.12. W przypadku wykonywania pracy jednoosobowo przejmuje wszystkie obowiązki manewrowego.

3. Zakres obowiązków prowadzącego pojazdy trakcyjne (maszynisty / prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej):

3.1. Zgłasza się do pracy w stanie trzeźwym i wypoczętym, ubrany w przepisową odzież roboczą i obuwie robocze.

3.2. Wykonuje czynności związane z działaniem lokomotywy (pojazdu trakcyjnego) celem wykonania prac manewrowych lub jazd luzem.

3.3. Obserwuje sygnały podawane przez drużynę manewrową i ściśle się do nich stosuje.

3.4. Uważnie obserwuje czy zwrotnice rozjazdów (i wykolejnica Wk101) są należycie nastawiane na drodze przebiegu i czy nie ma przeszkód do jazdy.

3.5. Obserwuje rozstawienie taboru kolejowego, znajdującego się na torach, oraz jego ruchy na sąsiednich torach, sprawdza wolność ukresów.

3.6. Wykonuje polecenia kierującego manewrami, jeżeli nie są one sprzeczne z postanowieniami obowiązujących instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu pracy manewrowej i ludzi.

3.7. W należytym stanie utrzymuje pojazd trakcyjny i dba o jego sprawność.

3.8. Wraz z ustawiaczem przeprowadza wymaganą próbę hamulca zespolonego.

4. Zakres obowiązków manewrowego:

4.1. Zgłasza się u kierownika manewrów w przepisowym ubraniu i z wymaganym wyposażeniem.

4.2. Wykonuje polecenia kierownika manewrów, w szczególności:
1) sprzęga i rozprzęga tabor;
2) zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem;
3) przestawia zwrotnice przystosowane do ręcznego przestawiania.

4.3. Powtarza sygnały pozostałych członków drużyny manewrowej w razie potrzeby.

4.4. Oddala się z miejsca pracy tylko za zgodą kierującego manewrami.

5. Zakres obowiązków toromistrza:
   5.1. Utrzymuje nawierzchnię torów z największą starannością, w stanie całkowitej przydatności eksploatacyjnej zapewniającej bezpieczeństwo przetaczanego taboru; wszelkie usterki, braki i niedokładności bezwzględnie usuwa.
   5.2. Nadzoruje:
      1) właściwe osygnalizowanie miejsca robót,
      2) odwodnienie podtorza,
      3) utrzymanie podsypki umożliwiającej przepuszczalność i odpływ wody,
      4) podbicie i obsypanie podsypką podkładów,
      5) dokręcanie śrub i wkrętów i zabezpieczenie ich odpowiednimi smarami przed wpływem szkodliwych warunków atmosferycznych,
      6) odchwaszczenie torowiska.
   5.3. Dokonuje kontroli, oceny torów i rozjazdów przez wykonanie obchodów torów i oględzin rozjazdów.
   5.4. Prowadzi dziennik oględzin rozjazdów, książki kontroli stanu toru i arkusze badań technicznych rozjazdów.

6. Zakres obowiązków osoby z uprawnieniami budowlanymi w specjalności: linie, węzły i stacje kolejowe (lub odpowiadającymi im uprawnieniami budowlanymi):
   6.1. Dokonuje kontroli, oceny stanu torów i rozjazdów przez wykonanie pomiarów bezpośrednich sprzętem pomiarowym, przeprowadza badania techniczne rozjazdów;
   6.2. Przeprowadza przeglądy roczne i pięcioletnie, zgodnie z przepisami ustawy Prawo Budowlane.

7. Każdy pracownik bocznicy na polecenie przełożonego zobowiązany jest do wykonywania wszelkich prac na terenie bocznicy, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami i kwalifikacjami.

XII. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.

1. Zdarzeniem nazywamy poważny wypadek, wypadek lub incydent.
2. Za wypadek kolejowy uważa się niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.
3. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub zdarzeniem mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub zarządzanie bezpieczeństwem:
   1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannym lub
   2) powodujący zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln euro.
4. Incydent to jest każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
5. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy na terenie bocznicy pojazd ten należy natychmiast zatrzymać.
6. O zaistnieniu zdarzenia na terenie bocznicy należy za pomocą wszelkich dostępnych środków niezwłocznie powiadomić Właściciela Przedsiębiorstwa (tel. 606 231 414). Zgłaszając zdarzenie należy podać miejsce, czas, zwięzły opis oraz jego skutki. Brak możliwości podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.
7. Po zaistniałym wypadku, każdy pracownik powinien w miarę potrzeby i możliwości:
   1) udzielić niezbędnej pomocy,
   2) zabezpieczyć miejsce wypadku,
   3) niezwłocznie zgłosić o wypadku.
8. Dalsze postępowanie należy prowadzić w oparciu o postanowienia obowiązującej „Instrukcji w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznicy kolejowej użytkowanej przez POSW Depol sp. z o.o.”
9. **Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadku jest zabronione.**
10. Do czasu przybycia na miejsce wypadku komisji, nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia

i zdrowia osób poszkodowanych w wypadku lub mające na celu uniknięcie np.: katastrofy ekologicznej.

11. Pracę manewrową po zaistnieniu zdarzenia można wznowić dopiero po uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.
12. W przypadku zagrożenia pożarowego należy stosować się do obowiązujących przepisów p. poż.

XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.

1. **Zarządca infrastruktury kolejowej.**
   PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
   Zakład Linii KolejowychBydgoszcz
   ul. Z. Augusta 1 Dyrektor Zakładu tel. 52 518 34 00

   Dyspozytura Zakładowa w PKP PLK S.A. Bydgoszcz
   Dyżurujący dyspozytor 52 518 35 53

   Sekcja Przewozów Bydgoszcz
   Naczelnik Sekcji tel. 52 529 25 69

   Sekcja Eksploatacji Bydgoszcz
   Naczelnik Sekcji tel. 52 518 33 10

   Sekcja Eksploatacji - Stacja BydgoszczGłówna
   Dyżurny ruchu "BGB" 52 518 53 05

2. **Przewoźnicy kolejowi:**
   Na bocznicę mogą wjeżdżać wszyscy licencjonowani przewoźnicy kolejowi.

XIV. Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin został opracowany w 7 egzemplarzach, które otrzymują:

- użytkownik bocznicy kolejowej – 3 egz.
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 1 egz.
- zapas - 1 egz.

2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

2.1. Nadzór nad utrzymaniem regulaminu (wyciągów) w stanie aktualnym należy do obowiązków Właściciela Przedsiębiorstwa.

2.2. Pracownicy powinni zgłaszać niezwłocznie wszelkie zauważone braki, niejasności postanowień regulaminu.

2.3. W razie zamierzenia uruchomienia nowych urządzeń sterowania ruchem lub wprowadzenia zmian w istniejących układach torowych, urządzeń sterowania ruchem i łączności itp. albo wejścia w życie nowych przepisów i instrukcji służbowych, Właściciel Przedsiębiorstwa powinien w każdym przypadku zbadać, czy i w jakim zakresie regulamin wymaga zmiany.

2.4. Użytkownik bocznicy kolejowej na podstawie materiałów własnych i projektów poprawek otrzymanych, zestawia wykaz zmian i uzupełnień do regulaminu (projektu). Przy uzgadnianiu projektu zmian obowiązują zasady jak przy opracowaniu regulaminu.

2.5. Zmiany i uzupełnienia do regulaminu o treści wiążącej się ze sobą powinny być wprowadzone jednocześnie do wszystkich części regulaminu, załączników i planów.

2.6. Zmiany niewymagające wymiany planów lub schematów wprowadza się odręcznie, wpisując je starannie i czytelnie długopisem (atramentem), po przekreśleniu kolorem czerwonym tekstu poprzedniego w taki sposób, aby go można było odczytać.

2.7. Wszystkie zmiany powinny być wpisywane jednym kolorem tuszu (atramentu). Każdą zmianę w tekście oznacza się na marginesie kartki numerem kolejnym, koloru czerwonego w kółku, zgodnie z numerem bieżącym zaznaczonym w skorowidzu zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu.

2.8. Wszelkie zmiany regulaminu mające wpływ na współpracę z zarządcą infrastruktury muszą być z nim uzgodnione.

2.9. Wszelkie zmiany i uzupełnienia mogą być naniesione do treści regulaminu po zatwierdzeniu ich przez Właściciela Przedsiębiorstwa.

2.10. Zatwierdzone zmiany i uzupełnienia wprowadza się do wszystkich egzemplarzy regulaminu.

2.11. Po naniesieniu zmian i uzupełnień do regulaminu, Właściciel Przedsiębiorstwa obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym fakcie zainteresowanych pracowników, zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. oraz przewoźników obsługujących bocznicę.

3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

3.1. Pracę związaną z transportem kolejowym na bocznicy należy wykonywać ściśle według postanowień niniejszego regulaminu, oraz zgodnie ze szczegółowymi zasadami i warunkami prowadzenia ruchu kolejowego, instrukcjami i zarządzeniami obowiązującymi na bocznicy, przepisami BHP oraz zarządzeniami wewnątrzzakładowymi, które jednak nie mogą być sprzeczne z instrukcjami obowiązującymi na bocznicy.

3.2. Niniejszy regulamin obowiązuje od daty wskazanej na drugiej stronie regulaminu.

3.3. Niniejszy regulamin i ewentualne zmiany w nim dokonane, powinni przyjąć do wiadomości za własnoręcznym podpisem pracownicy bocznicy oraz pracownicy zatrudnionych firm zewnętrznych, związani z pracą techniczno - ruchową oraz eksploatacyjną bocznicy i jej utrzymaniem.

XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

Nr kolejny zmiany	Zmiana dotyczy następujących działek (punktów)	Nr zarządzenia wprowadzającego zmianę lub uzupełnienie	Data wprowadzenia zmiany lub uzupełnienia	Podpis wprowadzającego
1	2	3	4	5