

"MAJKOLTRANS" Sp. z o.o.
ul. Paczkowska26
50-503 Wrocław
NIP899-24-17-522
Regon 932674777

Egzemplarz 8

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

KOPALNIA „GRANICZNA” W GRANICZNEJ

odgałęziającej się na stacji PKP PLK S.A.
ROGOŹNICA

Regulamin zawiera 55 ponumerowanych stron, został sporządzony w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.

Uzgodniono pod
względem techniczno-
ruchowym



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
58-302 Wałbrzych, ul. Parkowa 9

1223 ES.603.30.2023.75.1

DYREKTOR
wz.

mgr Roman Białobrzycki
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych

Wałbrzych dnia 13.08.2023

ZATWIERDZAM

"MAJKOLTRANS" Sp. z o.o.
ul. Paczkowska26
50-503 Wrocław
NIP899-24-17-522
Regon 932674777

PREZES ZARZĄDU

Ryszard Antolak

Wrocław dnia 29.08.2023

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I – POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
1. BOCZNICA KOLEJOWA	4
1.1. NAZWA I LOKALIZACJA.....	4
1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA.....	4
1.3. TORY DOJAZDOWE.....	4
1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	4
1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	4
2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	5
2.1. NAZWA I SIEDZIBA.....	5
2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ.....	5
3. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU.....	5
4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU.....	5
5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE	6
5.1 PRZEPISY WŁASNE	6
5.2 PRZEPISY INNEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	6
5.3 PRZEPISY PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO.....	6
5.4 WYKAZ PODMIOTÓW MAJĄCYCH OBOWIĄZEK ZAPOZNANIA SIĘ Z PRZEPISAMI WEWNĘTRZNYMI	6
ROZDZIAŁ II – OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ	7
1. TORY	7
1.1. Wykaz torów	7
1.2. Parametry techniczne torów	8
1.3. Pochylenie podłużne torów boczniczy.....	9
2. ROZJAZDY I SKRZYŻOWANIA TORÓW.....	10
2.1. Rozjazd odgałęziający bocznicę.....	10
2.2. Rodzaje, typ i parametry techniczne rozjazdów na boczniczy.....	10
3. OBROTNICE SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE	10
4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	10
5. SIEĆ TRAKCYJNA	11
6. PRZEJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA.....	11
7. WAGI WAGONOWE	11
8. INNE URZĄDZENIA	11
9. BRAMY KOLEJOWE	11
10. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM.....	12
11. POSTERUNKI TECHNICZNE	12
12. SYGNALIZATORY WSKAŹNIKI I TABLICE	12
13. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	12
ROZDZIAŁ III – PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO	13
1. OKRĘGI NASTAWCZE.....	13
2. REJONY MANEWRÓW.....	13
3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI	13
4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZNĄ	13
5. ZASADY JAZY ZE STACJI STYCZNEJ.....	14
6. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU	14
7. ZEZWOLENIE NA JAZDĘ	15
ROZDZIAŁ IV – WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ	17
1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU	17
2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWRÓW PO TORACH BOCZNICY.....	18
3. MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA	19
4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY	19
5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ.....	19
ROZDZIAŁ V – ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWRÓW	20
1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW.....	20
2. TABOR KOLEJOWY DEDYKOWANY DO OBSŁUGI BOCZNICY.....	20
3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	20
4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE	20
5. OBSADA DRUŻYN MANEWRÓW I ICH WYPOSAŻENIE.....	21
6. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW.....	21

7.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEROWYM.....	21
8.	SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW	22
9.	ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM	23
10.	GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI	23
	ROZDZIAŁ VI – ORGANIZACJA PRACY MANEROWEJ.....	24
1.	PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.....	24
2.	ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	24
3.	WAŻENIE WAGONÓW.....	25
4.	PLANOWANIE PRACY MANEROWEJ.....	25
5.	POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW	25
	ROZDZIAŁ VII – OBSŁUGA PUNKTU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO I ŁADUNKOWEGO.....	26
1.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO - ODBIORCZYM.....	26
2.	POSTĘPOWANIE NA PUKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM.....	27
3.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM.....	28
4.	URZĄDZENIA ŁADUNKOWE.....	29
5.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE	29
	ROZDZIAŁ VIII – TOWARY NIEBEZPIECZNE.....	30
	ROZDZIAŁ IX – NADZÓR NAD STANEM TECHNICZYM I UTRZYMANIE.....	30
1.	INFRASTRUKTURA KOLEJOWA.....	30
2.	TABOR KOLEJOWY.....	31
3.	URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	31
	ROZDZIAŁ X – STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE	32
1.	WYKAZ STANOWISK I OSÓB ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM ZATRUDNIONYCH NA BOCZNICY	32
2.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO	32
3.	SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWANA DOKUMENTACJA.....	33
4.	BADANIA LEKARSKIE	33
5.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW NADZORU NAD PRACĄ BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	34
6.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY	35
7.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOL.....	39
6.	WSPÓLNY ZAKRES OBOWIĄZKÓW PRACOWNIKÓW BOCZNICY	39
	ROZDZIAŁ XI – BEZPIECZEŃSTWO.....	40
1.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO	40
2.	PRACA MANEROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH.....	41
	DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZRZĄDCAMI INFRASTRUKTURY	43
3.	POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO	42
	ROZDZIAŁ XII – WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI	43
I	ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW DRÓG KOLEJOWYCH	43
1.1	DZIAŁANIA PODEJMOWANE W SYTUACJACH WYJĄTKOWYCH I W TRUDNYCH WARUNKACH	43
1.2	ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ.....	44
1.3	TRYB ROSTRZYGANIA SPORÓW	44
1.4	TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYN POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM	44
	ROZDZIAŁ XIII – POSTANOWIENIA KOŃCOWE	50
1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU	50
2.	SPOSÓB UDOSTĘPNIANIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY	50
3.	PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	51
4.	OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU	51
	ROZDZIAŁ XIV – SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	52
	ROZDZIAŁ XV – ZAŁĄCZNIKI.....	53
1.	WZÓR WYKAZU OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU.....	54
2.	PLAN URZĄDZEŃ SRK	55
2.	PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY.....	56

ROZDZIAŁ I

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. BOCZNICA KOLEJOWA

1.1. NAZWA I LOKALIZACJA

1. Pełna nazwa bocznic kolejowej: Bocznic kolejowa Kopalnia GRANICZNA w Granicznej,
2. Skrócona nazwa bocznic: „Kopalnia Graniczna”,
3. Adres bocznic: Miejscowość Graniczna 15; 58-152 - Goczałków; gmina Strzegom; powiat Świdnica; województwo dolnośląskie.

1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA

1. Bocznic jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się od stacji Rogoźnica, linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 137 Katowice – Legnica.
2. Bocznic kolejowa „Kopalnia Graniczna” odgałęzia się na stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica rozjazdem nr 301, od toru stacyjnego nr 13 w km 253,019 linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 137 Katowice Legnica..
3. Początkiem bocznic stanowiącym punkt styku dróg kolejowych pomiędzy PKP PLK S.A. a bocznicą, jest styk za krzyżownicą rozjazdu 301 w km 0,033,23 bocznicowego toru nr 301.
4. Koniec bocznic stanowi koziół oporowy toru nr 306 w km 0,152,30

1.3. TORY DOJAZDOWE

1. Dojazd do miejsca odgałęzienia bocznic, odbywa się torami stacyjnymi stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica, natomiast dojazd do torów zdawczo – odbiorczych i ładunkowych bocznic „Graniczna” odbywa się bocznicowym torem dojazdowym nr 301.

1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Bocznic kolejowa „Kopalni Graniczna” przeznaczona jest do:
 - a) przyjmowania przesyłek wagonowych z materiałami, urządzeniami i produktami do planowej działalności właściciela kopalni;
 - b) przyjmowania wagonów próżnych pod załadunek towarów od przewoźników;
 - c) przyjmowania wagonów ładunkowych do rozładunku od przewoźników;
 - d) podstawiania przyjętych wagonów na punkty ładunkowe bocznic i zabierania ich z tych miejsc;
 - e) ładowania towarów do podstawionych wagonów na punktach ładunkowych bocznic;
 - f) rozładunku towarów z podstawionych wagonów na punkty ładunkowe;
 - g) zdawania wagonów ładunkowych i próżnych przewoźnikom kolejowym.
2. Tory bocznic „GRANICZNA” nie mogą być wykorzystane do dojazdu do dróg kolejowych zarządzanych przez innych zarządców,

1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Bocznic posiada status prywatnej infrastruktury kolejowej.
2. Bocznic ani jej elementy nie wchodzą w skład obiektu infrastruktury usługowej,

2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. NAZWA I SIEDZIBA

1. Nazwa bocznic: Bocznic Kolejowa Kopalnia „Graniczna” w Granicznej.
2. Użytkownikiem bocznic jest MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
3. Adres użytkownika bocznic - ul. Paczkowska 26; 50-503 Wrocław.
4. Adres bocznic – Miejscowość: Graniczna 15; 58-152 - Goczałków; gmina Strzegom; powiat Świdnica; województwo dolnośląskie.
5. Właścicielem bocznic jest EUROVIA Kruszywa S.A ul. Irysowa 1, 55-040 – Bielany Wrocławskie, bocznic jest bocznicą stacyjną odgałęziającą się od PKP PLK S.A. stacji Rogoźnica, określana będzie w dalszej treści regulaminu jako „bocznic”.
6. Współużytkowników bocznic nie ma.

2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ

1. Podstawą do zarządzania bocznicą przez użytkownika bocznic jest Umowa nr 1/GRANICZNA/2014 z dnia 2014.02.20. zawarta między właścicielem bocznic EUROVIA KRUSZYWA S.A. a użytkownikiem bocznic MAJKOLTRANS Sp. z o.o. na kompleksową obsługę bocznic.

3. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Podstawą prawną opracowania regulaminu jest § 6 ust.3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji z późniejszymi zmianami;
2. Podstawowym celem opracowania regulaminu jest określenie technicznych i organizacyjnych warunków realizacji zadań zarządcy infrastruktury kolejowej oraz wykonywania przewozów kolejowych i czynności ładunkowych.

4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

1. Regulamin obowiązuje następujących pracowników:
 - 1) Użytkownika bocznic:
 - a) Kierownik transportu na bocznic,
 - b) Ustawiacz,
 - c) Manewrowy,
 - d) Maszynista,
 - e) Prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic,
 - 2) Przewoźnika kolejowego:
 - a) Maszynista ,
 - b) Ustawiacz,
 - c) Pracownicy obsługi pociągu obsługującego bocznicę.

5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE

5.1. PRZEPISY WŁASNE

1. Użytkownik boczniczy posiada i stosuje przepisy wewnętrzne, obejmujące swym zakresem całą bocznicę „Kopalni Graniczna”:
 - a) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 25 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-1** pod nazwą „Instrukcji o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o.” z późniejszymi zmianami,
 - b) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 25 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-2** pod nazwą „Instrukcja określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o.” z późniejszymi zmianami,
 - c) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 18 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-3** pod nazwą „Instrukcja określająca zasady i wymagania dotyczące utrzymania pojazdów trakcyjnych i wagonów na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans sp. z o.o.” z późniejszymi zmianami,
 - d) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 23 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-5** pod nazwą „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego” Majkoltrans sp. z o.o.” z późniejszymi zmianami,
 - e) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 29 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-10** pod nazwą „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Majkoltrans sp. z o.o.” z późniejszymi zmianami,
 - f) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 29 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-11** pod nazwą „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans sp. z o.o.” z późniejszymi zmianami – tekst jednolity z dnia 2023-06-20.

5.2. PRZEPISY INNEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

1. Użytkownik boczniczy nie stosuje przepisów wewnętrznych innego zarządcy infrastruktury kolejowej.

5.3. PRZEPISY PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

1. Użytkownik boczniczy nie stosuje przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego.

5.4. WYKAZ PODMIOTÓW MAJĄCYCH OBOWIĄZEK ZAPOZNANIA SIĘ Z PRZEPISAMI WEWNĘTRZNYMI OBWIĄZUJĄCYMI NA BOCZNICY

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

ROZDZIAŁ II OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. TORY

1.1 Wykaz torów

Nr toru	Nazwa toru i przeznaczenie	Długość ogólna					Długość użytkowa					Na terenie
		od	nr rozj.	do	nr rozj.	m.	od	nr rozj.	do	nr rozj.	m.	
301	Tor dojazdowy do torów zdawczo odbiorczych	S	Rz 301	S	Rz 303	2970,95	-	-	-	-	-	PKP PLK S.A.
302	Tor ochronny	S	Rz 302	-	K.O.	45,84	-	-	-	-	-	PKP PLK S.A.
303	Tor zdawczo - odbiorczy	S	Rz 303	S	Rz 305	366,60	U	PZ-O	U	Rz 305	224,10	PKP S.A.
304	Tor zdawczo - odbiorczy	S	Rz 304	S	Rz 306	434,89	U	PZ-O	U	Rz 304	224,10	PKP S.A.
305	Tor zdawczo - odbiorczy, ładunkowy	S	Rz 303	S	Rz 306	476,77	U	U 304	U	Rz 306	346,10	PKP S.A.
306	Tor trakcyjny wyciągowy	S	Rz 306	-	K.O.	152,30	S	Rz 306	-	Z1	148	PKP S.A.
Razem metrów		4447,35					942,30					

Objaśnienia skrótów:

PR - początek rozjazdu (styk iglicowy) **KO** - kozioł oporowy **PZ-O** – punkt zdawczo odbiorczy

UKR - ukres rozjazdu **Z1** - tarcza zaporowa

2. Maksymalna pojemność boczniczy wynosi **942,30** mb,
3. Normalna pojemność boczniczy wynosi **608,00** mb.
4. Jednorazowo można podstawić na tor zdawczo-odbiorczy nr 303 i 304 składy wagonów o maksymalnej długości **448,00** metry, pod warunkiem że tory 303 i 304 są wolne od taboru, natomiast na tor zdawczo – odbiorczy 305 można podstawić skład manewrowy o długości **160,00** mb. pod warunkiem że tor ten jest wolny. W przypadku gdy jeden z torów zdawczo – odbiorczych jest zajęty, wówczas można podstawić skład wagonów długości nie przekraczającej długości składów manewrowych dozwolonych do podstawienia dla danego tj: dla toru 303 i 304 po **204,00** mb. i dla toru 305 - **160,00** mb.

1.2 Parametry techniczne torów.

Nr toru	Nazwa / przeznaczenie toru	Typ nawierzchni	Minimalny promień łuku toru	Maksymalna prędkość techniczna jazdy po torze	Dopuszczalny nacisk osi na tor [kN]	Rodzaj konstrukcji toru	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8
301	Tor dojazdowy do torów zdawczo odbiorczych	S49	R 500	20	206	klasyczny	
302	Tor ochronny	S49	prosta	20	206	klasyczny	
303	Tor zdawczo - odbiorczy	S49	R 300	20	206	klasyczny	
304	Tor zdawczo - odbiorczy	S49	R 300	20	206	klasyczny	
305	Tor zdawczo -odbiorczy, ładunkowy	S49	R 300	20	206	klasyczny	
306	Tor trakcyjny wyciągowy	S49	prosta	20	206	klasyczny	

1.3 Pochylenia podłużne torów na boczniczy.

Nr toru	Przeznaczenie toru	Rodzaj pochyle- nia	Wielkość pochyle- nia/wzniesienia ‰	Długość pochyle- nia/wzniesienia w (m)	Uwagi
1	2	3	4	5	8
301	Tor dojazdowy do torów zdawczo odbiorczych	wzniesienie	1,10	54,00	
		wzniesienie	2,11	118,00	
		wzniesienie	4,20	50,00	
		wzniesienie	2,45	248,00	
		wzniesienie	3,12	355,00	
		wzniesienie	0,97	92,00	
		wzniesienie	0,50	99,00	
		wzniesienie	2,80	25,00	
		wzniesienie	0,40	216,00	
		wzniesienie	1,30	29,00	
		spadek	2,50	28,00	
		spadek	0,12	243,00	
		wzniesienie	0,50	141,00	
		spadek	0,60	63,00	
		wzniesienie	1,00	139,00	
		wzniesienie	2,16	342,00	
		wzniesienie	4,90	365,00	
		wzniesienie	4,30	298,00	
wzniesienie	2,26	52,95			
302	Tor ochronny	spadek	2,11	45,84	
303	Tor Zdaw- czo – od- biorczy	wzniesienie	3,30	149,00	
		wzniesienie	1,50	217,60	
304	Tor Zdaw- czo – od- biorczy	wzniesienie	3,30	108,00	
		wzniesienie	1,07	326,00	
305	Tor zdaw- czo – od- biorczy, fa- dunkowy	wzniesienie	3,30	149,00	
		wzniesienie	1,80	213,00	
		spadek	0,40	114,00	
306	Tor wyciągowy	poziom	0,00	152,30	

2. ROZJAZDY SKRZYŻOWANIA TORÓW.

2.1 Rozjazd odgałęziający bocznice, zlokalizowany poza bocznice, własności i na terenie zarządcy PKP PLK S.A. na stacji Rogoźnica:

Numer rozjazdu	Położenie zasadnicze rozjazdu	Sposób przestawiania: "r" – ręcznie	Zwrotnica obsługiwana przez	Uzależnienia kluczowe
1.	2.	3.	4.	5.
301	Na tor stacyjny nr 13	r	Nastawniczy nastawni Rg-1 stacji Rogoźnica	Klucz 301- na nastawni Rg1 stacji Rogoźnica Klucz Wk301-/301+ w zamku wykołnicowym bocznicowej wykołnicownicy Wk301

2.2 Rodzaje, typ i parametry techniczne dotyczące rozjazdów na bocznicy.

Nr rozjazdu	rodzaj	typ	skos	promień	zamknięcie	podrozdne	podsyпка	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
302	zwyczajny prawy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tluczeń	
303	zwyczajny lewy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tluczeń	
304	zwyczajny lewy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tluczeń	
305	zwyczajny lewy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tluczeń	
306	zwyczajny lewy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tluczeń	

3. OBROTNICE, SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE

1. Bocznica kolejowa nie jest wyposażona w obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe.

4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

1. Na terenie bocznicy usytuowane są następujące obiekty inżynierskie.:

- a) Przepust – km 0,319,00 toru 301
- b) Przepust – km 0,527,50 toru 301,
- c) Przepust – km 0,794,00 toru 301,
- d) Przepust – km 1,989,00 toru 301,
- e) Przepust – km 2,252,50 toru 301,
- f) Przepust – km 2,542,00 toru 301,
- g) Przepust – km 3,946,00 toru 301,

5. SIEĆ TRAKCYJNA

1. Bocznicą kolejową nie jest wyposażona w sieć trakcyjną.

6. PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE I PRZEJŚCIA

L.P	Przejazd w torze nr	Umiejscowienie przejazdu /km/	Lokalizacja czujników włączających		Kategoria przejazdu	Osygnalizowanie przejazdu	Uwagi
			Od strony torów zławczo odbiorczych	Od strony stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica			
1	2	3	4	5	6	7	8
1	301	1,044	1,758	0,358	kat B	Sygnalizatory i półrogatki	powtarzacz sygnalizacji na posterunku dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica
2	301	1,285	2,058	0,598	kat C	Sygnalizatory Krzyże Św. Andrzeja	powtarzacz sygnalizacji na posterunku dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica
3	301	1,704	2,418	1,018	kat C	Sygnalizatory Krzyże Św. Andrzeja	powtarzacz sygnalizacji na posterunku dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica

Wszystkie przejazdy kolejowo drogowe osygnalizowane są zgodnie z Prawem o ruchu drogowym. Podczas zbliżania się do przejazdów, drużyna trakcyjna podczas zbliżania się do przejazdów kolejowo – drogowych podaje sygnał Rp1 „Bacność”.

7. WAGI WAGONOWE

Nad torem 305 zabudowane są przenośniki taśmowe do przenoszenia kruszywa z silosu do wagonów wyposażone w elektroniczne wagi przeznaczone do ważenia ładowanego kruszywa. Obsługa wag zgodnie z instrukcją obsługi. Przenośniki taśmowe obsługiwane są przez pracowników właściciela Kopalni Graniczna.

8. INNE URZĄDZENIA

Na bocznicie kolejowej nie funkcjonują inne urządzenia jak np. skrajniki, podnośniki wagonowe itp.

9. BRAMY KOLEJOWE

Na terenie bocznic nie ma zlokalizowanych bram wjazdowych. Teren bocznic jest całodobowo strzeżony przez służbę ochrony zakładu.

10. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

1. Na terenie boczniczy zabudowane są kluczowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym bez sygnalizacji tj.:
 - 1) Wykolejnica Wk301 z dwoma zamkami wykolejnicowymi
 - 2) Zwrotnicowy zamek trzpieniowy na zwrotnicy rozjazdu nr 302
2. Urządzenia jak w ppkt. 1 są własnością zarządcy PKP PLK S.A.
3. Urządzenia jak w pkt. przedstawione na planie schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszego regulaminu.
4. Do wskaźników zabezpieczających prowadzenie ruchu na boczniczy należą:
 - a) Wskaźniki W 17 ustawione są przy zbiegających się torach wyznaczają miejsce, do którego można zająć tor taborem.
 - b) „Krzyże Św. Andrzeja” ustawione przed skrzyżowaniem z drogą kołową w poziomie szyn z obu stron toru z prawej strony drogi.
 - c) Dla zapewnienia bezpieczeństwa jazd manewrowych na boczniczy ustawiono tarcze zaporową z prawej strony toru wyciągowego nr 306 w km. 0.152,30.

11. POSTERUNKI TECHNICZNE

1. Na boczniczy kolejowej nie funkcjonują żadne posterunki techniczne.

12. SYGNALIZATORY WSKAŹNIKI I TABLICE

1. Na terenie boczniczy semaforów, tarcz zaporowych i manewrowych nie ma.
2. Na terenie użytkownika boczniczy, po prawej stronie toru 306 w km 0,054,84 0,152,30 zabudowany jest wskaźnik Z-1.
3. Na terenie użytkownika boczniczy po prawej stronie, na zakończeniu toru 302 w km 0,054,84 zabudowana jest wskaźnik Z-1.
4. Wskaźnik oznaczający granicę bezpiecznego pozostawienia taboru na torach /słupek kresowy wskaźnik W-17 koloru biało czerwonego/ znajduje się w ukresach wszystkich rozjazdów.
5. Miejsca punktu zdawczo-odbiorczego oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo - odbiorczy”, zlokalizowanymi na międzytorzu toru 303 i 304 na wysokości km 0,098,20 toru 303 i km 0,047,00 toru 304.

13. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Tory i punkty ładunkowe boczniczy kolejowej kopalni Graniczna są oświetlane elektrycznie. Przy punktach tych ustawione są słupy na których znajdują się lampy, które zapewniają dostateczne oświetlenie terenu w porze nocnej.
2. Oświetlenie pomieszczeń, punktów ładunkowych, terenu torów, placów oraz terenu boczniczy powinno być zgodne z obowiązującymi normami w tym zakresie w celu zapewnienia optymalnych warunków pracy oraz bezpieczeństwa ludzi i pracy manewrowej.
3. Oświetlenie włączane jest bezobsługowe, sterowane włącznikami „zmiernymi”.
4. W przypadku wygaśnięcia punktu oświetleniowego kierujący manewrami winien zachować ostrożność i natychmiast powiadomić przedstawiciela boczniczy. Aktualny wykaz telefonów umieszczony jest w budynku sprzedaży.

ROZDZIAŁ III

PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

1. OKRĘGI NASTAWCZE

1. Bocznicą stanowi jeden okręg nastawczy którym drogi przebiegów dla manewrów układu drużyna manewrowa użytkownika bocznic, bądź przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
2. Na bocznicy nie ma posterunków nastawczych. Jazdy manewrowe są niezorganizowane i odbywają się po nieutwierdzonych drogach przebiegu.

2. REJONY MANEWROWE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Bocznicą stanowi jeden rejon manewrowy.
2. Na bocznicy obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może wykonywać manewrów więcej niż jedna lokomotywa manewrowa.
3. Podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych przez przewoźnika, tabor kolejowy musi znajdować się w granicach ukresów, a lokomotywy manewrowe użytkownika bocznicy muszą się znajdować na torze 306 zamknięte i zabezpieczone przed uruchomieniem przez nieupoważnione osoby.

3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznicą posiada łączność ogólnie dostępną z dyżurnym ruchu PKP PLK S.A. stacji Rogoźnica nr telefonu 571 314 633.
2. Na lokomotywach bocznicowych zainstalowana jest radiołączność manewrowa służąca do porozumiewania się ustawiacza z maszynistą lub prowadzącym pojazdy szynowe w obrębie bocznic. Obsługa radiotelefonów winna się odbywać zgodnie z instrukcją obsługi.
3. Wykaz telefonów podany jest w rozdziale XII niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowej.
4. W czasie obsługi bocznic i wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika, stosowana jest radiołączność manewrowa tego przewoźnika.

4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZĄ

1. Przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę, powiadamia użytkownika bocznic o jej obsłudze, w odpowiednim czasie określonym umową na obsługę bocznic, umożliwiającym spełnienie przez użytkownika bocznic warunków do jej obsługi.
2. Obsługa bocznic może odbywać się tylko wówczas, gdy zostały spełnione następujące warunki na terenie bocznic:
 - a) Użytkownik bocznic kolejowej został powiadomiony o jej obsłudze, a przewoźnik został poinformowany przez użytkownika bocznic o braku przeciwwskazań do jej obsługi;
 - b) przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę, poinformował dyżurnego ruchu stacji Rogoźnica o otrzymaniu od użytkownika bocznic informacji o przygotowaniu bocznic do jej obsługi i braku przeszkód do jej obsługi;

- c) zachowane zostały ukresy we wszystkich rozjazdach na drodze dojazdu do punktów zdawczo odbiorczych na bocznicy;
 - d) na bocznicy kolejowej nie są prowadzone żadne roboty i nic nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i taboru;
 - e) drużyna manewrowa przewoźnika podstawiającego tabor kolejowy na tory zdawczo - odbiorcze została powiadomiona o sytuacji eksploatacyjnej na punkcie zdawczo-odbiorczym.
3. Po spełnieniu warunków określonych w pkt. 2 kierujący manewrami przewoźnika omawia z dyżurnym ruchu stacji Rogoźnica, zasady jazdy grupy manewrowej do obsługi bocznicy.

5. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Obsługa bocznicy dokonywana jest ze stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica na zasadach jazdy manewrowej z drużyną manewrową wg organizacji i zasad obowiązujących w PKP PLK S.A. oraz regulaminu technicznego tej stacji, po omówieniu tej organizacji przez przewoźnika obsługującego bocznice z dyżurnym ruchu stacji j/w.
2. Obsługa bocznicy dokonywana jest grupami manewrowymi.
3. Maksymalna ilość wagonów w składzie obsługującym bocznice nie może przekraczać składów manewrowych o długości nie przekraczającej długości toru zdawczo odbiorczego uzgodnionego do podstawienia z użytkownikiem bocznicy.
4. Ze względu na brak możliwości obrotu lokomotyw po torach bocznicowych, skład manewrowy jadący do obsługi bocznicy ze stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica, bocznicowym torem dojazdowym nr 301 jest pchany.
5. Lokomotywa manewrowa po obsłudze bocznicy wraca do stacji Rogoźnica.
6. Grupy manewrowe po obsłudze bocznicy są ciągnięte przez lokomotywy manewrowe przewoźnika kolejowego do stacji Rogoźnica.
7. Nie można zatrzymywać taboru w obrębie działania czujników uruchamiających urządzenia sterowania ruchem kolejowym na przejazdach kolejowo-drogowych umieszczonych w ciągu toru dojazdowego 301.

6. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU

1. Układanie dróg przebiegu dla jazdy manewrowej tj. przekładanie zwrotnic rozjazdów na terenie bocznicy obsługiwane są odpowiednio:
 - a) zwrotnica rozjazdu nr 302 oraz wykojeńnica Wk 301 obsługiwane są przez personel obsługi nastawni wykonawczej Rg1 stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica,
 - b) zwrotnice rozjazdów nr 303 i 304 podczas obsługi bocznicy obsługiwane są przez kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika,
 - c) zwrotnice rozjazdów nr 303, 304, 305 i 306 obsługiwane są przez kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznicy w przypadku wykonywania przez niego pracy manewrowej
2. Po przestawieniu zwrotnicy, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który je obsługuje. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.

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

Numer rozjazdu/ Wykolejnicy	Położenie zasadnicze Rozjazdu/wykolejnicy	Sposób przestawiania: „r” – ręczny	Obowiązek przesta- wienia zwrotnicy, wykolejnicy należy do	Przystosowanie zwrot- nicy do lokalnego na- stawiania	Wyposażenie rozjazdu w latarnię	Uzależnienia kluczowe
1	2	3	4	5	6	7
Rozjazdy i wykolejnice na terenie PKP PLK S.A. stacji Rogoźnica						
302	Na tor 302	r	Pracownik obsługi nastawni wykonawczej Rg1 PKP PLK S.A. stacji Rogoźnica	nie	Tak	Zamykana na zwrotnicowy zamek w położeniu zasadniczym, klucz 302+ w aparacie blokowym na nastawni wykonawczej Rg1 PKP PLK S.A. stacji Rogoźnica
Wk 301	Nałożona na tor	r	Pracownik obsługi nastawni wykonawczej Rg1 PKP PLK S.A. stacji Rogoźnica	nie	Tak	Uzależniona na drodze kluczowej z zwrotnicą rozjazdu nr 301 odgałęzającego bocznice kolejową zlokalizowaną poza bocznice kolejową z kluczem Wk301-(301+) w zamku wykolejnicowym, oraz kluczem Wk301+(301+) w aparacie blokowym na nastawni wykonawczej Rg1 stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica.
Rozjazdy na terenie użytkownika bocznicę						
303	Na tor 303	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicę, drużyna manewrowa przewoźnika	nie	Nie	
304	Na tor 304	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicę, drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	
305	Na tor 304	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicę,	nie	nie	
306	Na tor 305	r	- drużyna manewrowa użytkownika bocznicę,	nie	nie	

Zależność pomiędzy zwrotnicą rozjazdu nr 301 odgałęzającego bocznice (zlokalizowany poza bocznice), a bocznice wykolejnicą Wk301 oraz zwrotnicą bocznice rozjazdu nr 302 z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym na nastawni Rg1 stacji Rogoźnica jest realizowana na drodze kluczowej. W/w zależność przedstawiono na planie schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznicę stanowiącym Załącznik nr 2 do niniejszego Regulaminu.

7. ZEZWOLENIE NA JAZDĘ

1. Zezwolenie na jazdę taboru manewrowego przewoźnika ze stacji Rogoźnica na tor dojazdowy 301 wydaje nastawniczy nastawni wykonawczej Rg-1, PKP PLK S.A. stacji Rogoźnica za pomocą ręcznych sygnałów manewrowych.
2. Udzielone zezwolenie jak w pkt. 1 jest ważne najdalej do styku przediglicowego rozjazdu nr 302, dalsza jazda odbywa się na podstawie udzielonego zezwolenie przez kierującego manewrami przewoźnika.
3. Wyjazd z torów zdawczoodbiorczych na bocznicowy tor dojazdowy nr 302 odbywa się po udzieleniu zezwolenia przez kierującego manewrami przewoźnika sygnałami ręcznymi.
4. Udzielone zezwolenie jak w pkt. 2 jest ważne najdalej do styku przediglicowego rozjazdu nr 302, dalsza jazda odbywa się na podstawie udzielonego zezwolenie przez nastawniczego nastawni wykonawczej Rg-1, PKP PLK S.A. stacji Rogoźnica za pomocą ręcznych sygnałów manewrowych.
5. Pozwolenie na jazd na bocznicę podaje ustawiacz kierujący pracą manewrową, dla jazd taboru użytkownika,
6. Ustawiacz, lub kierujący pracą manewrową przewoźnika obsługującego bocznicę, daje pozwolenie na jazdę manewrową podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych.
7. Zezwolenie na jazdę jak w punkcie 3 i 4 podaje się za pomocą sygnałów ręcznych zgodnych z Instrukcją o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o. MKT-1,

ROZDZIAŁ IV

WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU

1. Na terenie bocznic w obrębie jej torów nie ma obiektów budowlanych w granicach skrajni o parametrach wg PN-69K-02057, Wytycznych UIC oraz przepisów wewnętrznych utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznicach.
2. Dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicowych wynosi 200 kN.
3. Masa hamująca składów:
 - a) 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 przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
 - b) 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}) składu manewrowego 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 bocznicach z maksymalną prędkością 20 km/h, wynosi 8%.
- 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. Na bocznicach maksymalna długość przetaczanego składu manewrowego bez obsadzenia hamulców wagonowych nie może przekraczać 12 wagonów.

5. 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 rozpoczęte 12 wagonów w składzie.
6. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym, to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych.
7. 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 obręcze kół).
8. Z uwagi na niezelektryfikowane tory linii kolejowej nr 137 na stacji Rogoźnica oraz tory bocznic kolejowej, składy pociągów do obsługi bocznic prowadzone są wyłącznie trakcją spalinową. Innych ograniczeń w kursowaniu rodzajów pojazdów kolejowych nie ma.

2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Maksymalna prędkość wszystkich pojazdów kolejowych po torach bocznic nie może przekroczyć 20 km/h po wolnym torze.
2. Manewry na bocznic należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.
3. Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na bocznic, a w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.
4. Zachowanie nakazanej prędkości jazdy manewrowej w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej na bocznic.
5. 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.
6. Prędkości jazd manewrowych na bocznic w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów:

Lp	Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej	Największa dozwolona prędkość jazdy po torach bocznic
1.	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
2.	Na punkcie ładunkowym, przy którym usytuowane są urządzenia służące do załadunku lub rozładunku wagonów	5 km/h
4.	Podczas popychania lub podciągania wagonów w czasie ich załadunku na punkcie ładunkowym	3 km/h
4.	Przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru	3 km/h
5.	Po torze obok którego pracują ludzie	3 km/h
6.	Po torze 306 obok rampy	3 km/h
7.	W czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołoledzi, burzy, silnego deszczu, mgły, itp.	3 km/h

3. MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA

1. Przejazdy kolejowo drogowe w obrębie bocznicy wraz z ich kategoriami, lokalizacją, sposobem osygnalizowania określone są w punkcie 6 rozdziału II.
2. Na terenie bocznicy nie ma przejść dla pieszych.
3. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo drogowe, krzyżujące się z bocznicowym torem nr 301 w lokalizacjach określonych w rozdziale II punkt 6 mogą odbywać się wyłącznie przy jazdach w/w torem związanych z podstawianiem lub zbieraniem wagonów na i z bocznicy, z i na stację PKP PLK S.A. Rogoźnica, lub lokomotyw luzem jadących do i po obsłudze bocznicy z i na stację.
4. Zabrania się podczas jazd określonych w pkt. 3 zatrzymywania się, cofania, wykonywania manewrów w obrębie czujników stref oddziaływania na sygnalizację wszystkich przejazdów kolejowo drogowych.
5. Podczas pchania wagonów przez przejazdy kolejowo drogowe, kierujący pracą manewrową przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę ustawiacz, lub inny wyznaczony pracownik, winien znajdować się na pierwszym spychanym wagonie lub poprzedzać go i podawać odpowiednie sygnały.
6. Podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo drogowego maszynista obowiązany jest podać sygnał „Baczność”.
7. Wyjazd lokomotywy użytkownika bocznicy lub przewoźnika obsługującego bocznicę, przeznaczonej do wykonywania pracy manewrowej na bocznicy, na bocznicowy tor dojazdowy nr 301, w kierunku i w obręb przejazdów kolejowo drogowych, dozwolony jest najdalej do km 1.918 toru nr 301 tj. na odległość 50m przed pierwszy czujnik w km. 2.418 toru nr 301, samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, dalsza jazda jest kategorycznie zabroniona.
8. Wyznaczonych przejść dla pieszych na terenie bocznicy nie ma.

4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY

1. Podstawianie i zabieranie wagonów na i z bocznicy przez przewoźników dokonywane jest na i z torów zdawczo-odbiorczych.
2. Na wniosek użytkownika bocznicy ruch lokomotyw przewoźników może odbywać się po wszystkich torach bocznicy kolejowej wg zasad i organizacji określonej przez użytkownika bocznicy z kierowaniem pracy manewrowej przez kierującego manewrami użytkownika bocznicy.

5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ

1. Wyjazd lokomotyw użytkownika bocznicy na tory PKP PLK S.A. jest w zasadzie zabroniony. Ze względu na to że użytkownik bocznicy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. jest przewoźnikiem kolejowym rzeczy, dopuszcza się możliwość podstawiania wagonów na bocznicę i zabierania wagonów z bocznicy na stację PKP PLK S.A. Rogoźnica przez drużynę manewrową i lokomotywę użytkownika bocznicy.
2. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy powinni być przeszkoleni z warunków miejscowych stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy przejmują wszystkie obowiązki przewoźnika kolejowego wynikające z niniejszego regulaminu i regulaminy technicznego stacji Rogoźnica.
3. W przypadku obsługi torów zdawczo odbiorczych bocznicy ze stacji Rogoźnica przez użytkownika bocznicy tj. MAJKOLTRANS Sp. z o.o., po bocznicowym torze dojazdowym 301 dopuszcza się aby wagony ze stacji Rogoźnica były ciągnięte.

ROZDZIAŁ V

ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ

1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW

1. Podmiotami uprawnionymi do wykonywania pracy manewrowej na bocznicach są:
 - a) Licencjonowany przewoźnik kolejowy w rejonie torów zdawczo – odbiorczych podczas obsługi bocznic,
 - b) Użytkownik bocznic w obrębie całej bocznic.

2. TABOR KOLEJOWY DEDYKOWANY DO OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

Użytkownik bocznic posiada i eksploatuje spalinowe lokomotywy manewrowe typu o uciągu:

1. Lokomotywa spalinowa typu 6D (Ls 800) oznaczenie PKP SM-42 - 2400,00 ton,
2. Lokomotywa spalinowa typu 6Dk serii SM-42 - 2 400,00 ton,
3. Lokomotywa spalinowa typu 6DDg/B w odmianie Dg/B1 - 2 400,00 ton,
4. Lokomotywa spalinowa typu 401Da (Ls-350E) - 600,00 ton,
5. Lokomotywa spalinowa typu Ls 300 (oznaczenie PKP SM-30) -600,00 ton,
6. Lokomotywa spalinowa typu Ls 150, 409Da (oznaczenie PKP SM03) -300,00 ton.

3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

1. W inne urządzenia i środki trakcyjne jak np. podciągarki bocznic nie jest wyposażona.
2. W czasie wolnym od pracy manewrowej, lokomotywa manewrowa powinna być odstawiana na postój na torze nr 306 za rozjazdem 306, zamknięta i zabezpieczona przed uruchomieniem przez nieupoważnione osoby.

4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Obsadę lokomotywy manewrowej użytkownika bocznic „Kopalni Graniczna” stanowi jeden maszynista (pracownik posiadający uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych wyłącznie w obrębie bocznic kolejowych).
2. Wyposażenie maszynisty lokomotywy manewrowej stanowi:
 - a) przybory sygnałowe;
 - b) ochronne ubranie robocze;
 - c) kamizelka ostrzegawcza;
 - d) rękawice ochronne,
3. Na lokomotywie manewrowej użytkownika bocznic musi znajdować się:
 - a) aktualne świadectwo sprawności technicznej;
 - b) książka pokładowa pojazdu kolejowego z napędem,
 - c) 2 płozy hamulcowe.
4. Obsada i wyposażenie drużyn trakcyjnych i lokomotyw przewoźnika musi być zgodna z wewnętrznymi przepisami licencjonowanego przewoźnika kolejowego, dokonującego obsługi bocznic.

5. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Skład drużyny manewrowej użytkownika boczniczy „Kopalni Graniczna”, jeden ustawiacz oraz dodatkowo w razie potrzeby jeden manewrowy (szkolenie na ustawiacza).
2. Nadzorujący manewry może dopuścić do pracy drużynę manewrową w jednoosobowym składzie, składająca się tylko z ustawiacza.
3. Wyposażenie ustawiacza w czasie wykonywania pracy manewrowej:
 - a) w porze dziennej chorągiewkę sygnałową;
 - b) w porze ciemnej latarkę sygnałową ze światłem koloru białego;
 - c) gwizdawkę ustną;
 - d) hełm i rękawice ochronne;
 - e) kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego lub ubranie ochronne ostrzegawcze w kolorze pomarańczowym z taśmą odblaskową koloru białego;
4. Wyposażenie manewrowego w czasie wykonywania pracy manewrowej:
 - a) w porze dziennej chorągiewkę sygnałową;
 - b) w porze ciemnej latarkę sygnałową ze światłem koloru białego;
 - c) gwizdawkę ustną;
 - d) hełm i rękawice ochronne;
 - e) kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego lub ubranie ochronne ostrzegawcze w kolorze pomarańczowym z taśmą odblaskową koloru białego;
5. Obsada i wyposażenie drużyn manewrowych przewoźnika musi być zgodna z wewnętrznymi przepisami licencjonowanego przewoźnika kolejowego, dokonującego obsługi boczniczy.

6 DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW

1. Na boczniczy można wykonywać manewry tylko metodą odstawczą, tj. odstawianie, przestawianie i przetaczanie wagonów jedynie pojazdem trakcyjnym tj. lokomotywą manewrową przewoźnika, lub lokomotywą manewrową użytkownika boczniczy

7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM

1. Lokomotywa manewrowa nie może się znajdować w środku składu manewrowego.
2. Lokomotywa manewrowa powinna znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego w zależności od wykonywanej pracy manewrowej:
 - a) Podczas jazdy manewrowej ze składem wagonów bocznicowym torem dojazdowym nr 301 ze stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica, lokomotywa musi znajdować się na końcu składu manewrowego (wagony pchane), a skład manewrowy powinien być hamowany hamulcem zespolonym. Zasada pozostania lokomotywy na końcu składu manewrowego nie dotyczy sytuacji kiedy bocznicza jest obsługiwana po torze 301 przez użytkownika boczniczy tj. MAJ-KOLTRANS Sp. z o.o. jak w punkcie 6 Rozdziału IV niniejszego regulaminu.
 - b) Podczas jazdy manewrowej ze składem wagonów torem dojazdowym nr 301 z boczniczy na stację PKP PLK S.A. Rogoźnica, lokomotywa musi znajdować się na początku składu manewrowego (wagony ciągnięte), a skład manewrowy powinien być hamowany hamulcem zespolonym,
 - c) W przypadku wykonywania pracy manewrowej na torach boczniczy, lokomotywa manewrowa może znajdować się od strony toru dojazdowego nr 301 jak i od strony toru wyciągowego 306.

8. SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW

1. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i ciąglowych 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 ciąglowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez drużynę manewrową użytkownika bocznicy, należy wyłącznie do obowiązków tej drużyny manewrowej użytkownika bocznicy.
3. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
4. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
5. Doczepianie samej lokomotywy manewrowej do wagonów może być dokonywane przez maszynistę,
6. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy tabor lub wyjście pomiędzy taboru może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.
7. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania taboru na rozjazdach i przejazdach i w innych miejscach, gdzie istnieje możliwość potknięcia się pracownika.
8. Przy wchodzeniu pomiędzy wagony dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu.
9. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych). Lokomotywę manewrową należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
10. Przy łączeniu wagonów w składzie pociągu należy najpierw założyć na hak sprzęg ciąglowy i odpowiednio skrócić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, dopiero po tym otworzyć kurki powietrzne. Przy rozłączaniu wagonów czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego. Rozłączone sprzęgi hamulcowe należy założyć na wsporniki.
11. Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.
12. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka. Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak wagonu łączonego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzegającego wagony.
13. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy wagonami, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
14. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki zarzutowe.
15. Lokomotywy powinny być sprzęgnięte ze sobą i z pierwszym wagonem pociągu towarowego tak, aby zderzaki lekko dotykały do siebie tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby.
16. Przed uruchomieniem taboru kolejowego ustawiacz kierujący pracą manewrową powinien upewnić się, czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy łączeniu wyszli pomiędzy wagonów.

9. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM

- Pojazdy kolejowe, nie będące w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
 - w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych, a zwłaszcza gdy pochylenie toru przekracza 2,5‰, wieje silny wiatr itp.
 - po ukończeniu manewrów.
- Pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresu, przejazdu (przejścia) lub innego miejsca, które powinno być wolne od pojazdów kolejowych, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na ewentualne przesunięcia się odstawionych pojazdów kolejowych, wskutek rozprężenia się sprzężyn zderzakowych lub uderzenia przez inne pojazdy kolejowe.
- Wagony podstawione przez przewoźnika na tory zdawczo - odbiorcze winny być sprzęgnięte ze sobą na sprzęgi śrubowe i sprzęgi hamulcowe oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie hamulcem ręcznym pierwszego wagonu od strony toru dojazdowego nr 301 oraz przez wyłożenie płoza hamulcowego pod ostatnią oś wagonu od strony toru dojazdowego nr 301. Za właściwe zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialna jest drużyna manewrowa przewoźnika lub użytkownika bocznic, która ostatnia wykonywała manewry na torach zdawczo lub odbiorczych.
- Stojące pojazdy kolejowe należy na każdym torze bocznic sprzęgnąć ze sobą, oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - jeden pojazd kolejowy - gdy grupa połączonych pojazdów nie przekracza 10 pojazdów, oraz dodatkowo podłożyć płożę hamulcową pod pierwszy wagon od strony toru dojazdowego,
 - dwa skrajne pojazdy kolejowe - gdy grupa połączonych pojazdów przekracza 10 pojazdów; oraz dodatkowo podłożyć płożę hamulcową pod pierwszy wagon od strony toru dojazdowego.
 - pojazd kolejowy oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym i podłożyć płożę hamulcową od strony toru dojazdowego.
- Jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia pojazdów kolejowych należy użyć płożów, zabezpieczając skrajne koła grupy pojazdów lub pojedynczo stojącego wagonu od strony toru dojazdowego.
- Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy używać wyłącznie płożów w dobrym stanie technicznym. Należy zwrócić uwagę, aby płoza nie była skrzywiona, wyszczerbiona, aby powierzchnia cierna przylegała do główki szyny.
- Zabrania się podkładania pod koła wagonów dla zabezpieczenia kawałków metalu, kamieni lub innych przedmiotów.
- Zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem dokonuje drużyna manewrowa odstawiająca wagony na postój. Za sprawdzenie stanu zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem odpowiada ustawiacz użytkownika bocznic.
- Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem na bocznic używać należy wyłącznie płożów będących własnością bocznic. Płozy hamulcowe bocznic winny być pomalowane na kolor czerwony i posiadać cechę bocznic „G” wraz z numerem ewidencyjnym.
- Stojaki na płoży winny być pomalowane kolorem żółtym dla zwrócenia uwagi na miejsce ich ustawienia.

10. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI

Płozy hamulcowe służące do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem powinny znajdować się na stojakach. Stojaki na płoży hamulcowe ustawione są w następujących miejscach:

- Pomieszczenie kierownika bocznic – 4 płoży hamulcowe – oznaczone „G” od nr 1 do 4,
- Stojak nr 1 przy zwrotnicy nr 304 – 4 płoży hamulcowe – oznaczone „G” od nr 5 do 8,
- Stojak nr 2 przy zwrotnicy nr 305 – 4 płoży hamulcowe – oznaczone „G” od nr 9 do 12,
- Lokomotywa użytkownika bocznic – 2 płoży hamulcowe oznaczone „G” nr 13 i 14.

Za stan techniczny płoży i ich należyte oznakowanie odpowiedzialny jest kierownik transportu na bocznic.

ROZDZIAŁ VI

ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ

1. POSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ

1. Obsługa bocznic przez przewoźnika dokonywana jest zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego obsługującej bocznicę stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Rogoźnica, niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowej, obowiązującego rozkładu jazdy pociągów oraz planu obsługi bocznic.
2. Na bocznicę mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A..
3. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi bocznic przez przewoźnika jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika.
4. Na bocznicę obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może wykonywać manewrów więcej niż jedna lokomotywa manewrowa.
5. W czasie obsługi bocznic kolejowej przez przewoźnika kolejowego lokomotywy manewrowe użytkownika bocznic muszą się znajdować na torze 306 za rozjazdem 306.
4. Po wyjeździe taboru manewrującego ze stacji Rogoźnica i dojechaniu do styku przediglicowego rozjazdu 303 grupa manewrująca zatrzymuje się.
5. Czynności kierującego manewrami przewoźnika po zatrzymaniu składu manewrowego przed stykiem przediglicowym rozjazdu 303:
 - 1) układa zwrotnice bocznicowych rozjazdów 303 i 304 do położenia odpowiadającego założonej jazdy manewrowej odpowiedniej dla sytuacji eksploatacyjnej,,
 - 2) po wykonaniu czynności jak w ppkt. 1) udziela zezwolenia odpowiednimi sygnałami manewrowymi na jazdę manewrową z pod styku przediglicowego rozjazdu 303 na odpowiedni do sytuacji eksploatacyjnej tor na bocznicę.
6. Po podstawieniu wagonów na tor zdawczo odbiorczy, po odjechaniu lokomotywy przewoźnika od składu manewrowego, użytkownik bocznic może przystąpić do zabrania wagonów z torów zdawczo – odbiorczych na tor ładunkowy. Układa w tym celu zwrotnice bocznicowych rozjazdów 303, 304, 305 i 306 do położenia odpowiadającego założonej jazdy manewrowej odpowiedniej dla sytuacji eksploatacyjnej,

2. ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Podczas zabierania wagonów z toru ładunkowego na tor zdawczo odbiorczy, użytkownik bocznic, układa zwrotnice bocznicowych rozjazdów 303, 304, 305 i 306 do położenia odpowiadającego założonej jazdy manewrowej odpowiedniej dla sytuacji eksploatacyjnej i przestawia wagony na tory zdawczo – odbiorcze 303, 304 lub 305.
2. Licencjonowany przewoźnik kolejowy po podstawieniu wagonów na tor zdawczo – odbiorczy przez użytkownika bocznic, może przystąpić do realizacji zabierania wagonów z toru zdawczo odbiorczego na stację PKP PLK S.A. Rogoźnica. Realizacja ta odbywa się na zasadach jazdy manewrowej w ten sposób że kierujący manewrami przewoźnika przed wyjazdem z bocznic po dokonaniu jej obsługi, za rozjazd nr 303:
 - 1) po ułożeniu drogi przebiegu dla jazdy z bocznic za rozjazd nr 303 na tor 301, udziela zezwolenia odpowiednimi sygnałami manewrowymi na w/w jazdę,
 - 2) po wyjeździe z bocznic i zatrzymaniu składu manewrowego (lokomotywy luzem) za stykiem przediglicowym rozjazdu nr 303, przekłada zwrotnicę w/w rozjazdu do położenia zasadniczego,
 - 3) po wykonaniu czynności jak w ppkt. 1) + 2) udziela zezwolenia na dalszą jazdę manewrową do stacji Rogoźnica.
 - 4) Wjazd grupy manewrowej do stacji Rogoźnica po obsłudze bocznic odbywa się na sygnał ręczny podany przez nastawniczego nastawni wykonawczej RG-1 tej stacji..

3. WAŻENIE WAGONÓW

1. Na bocznicach Kopalni Graniczna dokonuje się ważenia wagonów poprzez elektroniczną wagę zainstalowaną przy podnośniku taśmowym przenoszącym kruszywo z zasobnika na wagon.
2. Ważenie ładowanej masy odbywa się może także systemem elektronicznym zainstalowanym w kołowej ładowarce samojezdnej.
3. Wynik ważenia zamieszcza się w odpowiedniej rubryce listu przewozowego.

4. PLANOWANIE PRACY MANEWRWEJ

1. Grupa torów zdawczo-odbiorczych dla bocznic znajduje się na bocznicach. Tory te oznaczone są numerami 303, 304, 305 i stanowią integralną część bocznic.
2. Przekazywanie wagonów z bocznic lub na bocznicę dokonywane jest przedstawicielowi bocznic przez pracownika przewoźnika na torach zdawczo-odbiorczych nr 303, 304 i 305.
3. Jednorazowo można podstawić na tory zdawczo-odbiorcze nr 303, 304 i 305 składy wagonów o maksymalnej łącznej długości 608,00 mb. Dopuszczalne długości podstawianych składów manewrowych zostały określone w punkcie 1 rozdziału II niniejszego regulaminu.
4. Podstawą sprawnego wykonania pracy manewrowej na bocznicach jest plan pracy manewrowej.
5. Plan pracy manewrowej obejmuje całokształt pracy związanej z manewrami na torach stacji Rogoźnica oraz torach bocznic.
6. Planowanie pracy manewrowej powinno odbywać się: wcześniej, przed rozpoczęciem pracy, biorąc pod uwagę ilość wagonów do podstawienia pod załadunek i zabrania z bocznic.
7. Podstawą sporządzania planu pracy manewrowej jest potrzeba załadunku odpowiedniej ilości wagonów celem realizacji złożonych zamówień przez właściciela kopalni.

5. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW

1. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z obsługą bocznic przez przewoźnika, kierujący tymi manewrami ustawiacz obowiązany jest poinformować pracowników własnej drużyny manewrowej, o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej oraz ustawiacza użytkownika bocznic, a w razie jego braku, innego pracownika wyznaczonego przez kierownika transportu na bocznicach.
2. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z przetaczaniem taboru, na punktach ładunkowych lub przestawieniem taboru z toru na tor przez ustawiacza 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.
3. Pracownicy związani z pracą manewrową i czynnościami na punktach ładunkowych powinni być poinformowani i wiedzieć, kto z drużyny manewrowej jest kierującym manewrami.

ROZDZIAŁ VII

OBSŁUGA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO I ŁADUNKOWEGO

1. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM.

1. Punkt zdawczo-odbiorczy boczniczy kolejowej zlokalizowany jest na bocznicowych torach 303, 304 i 305.
2. Miejsce punktu zdawczo-odbiorczego oznaczone jest tablicą z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowaną na międzytorzu toru 303 i 304 na wysokości km 0,098,20 toru 303 i km 0,047,00 toru 304.
3. Ekspedytor użytkownika boczniczy lub w przypadku jego braku wyznaczony przez kierownika transportu na bocznicę, pracownik, współpracuje z ustawiaczem przewoźnika w czasie obsługi boczniczy w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym boczniczy.
3. Przewoźnik podstawia wagony przeznaczone na bocznicę na punkt zdawczo-odbiorczy oraz zabiera z niego wagony na podstawie odpowiednich dokumentów zdawczo-odbiorczych określonych umową na obsługę boczniczy.
4. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z boczniczy ustawiacz przewoźnika, natomiast użytkownika boczniczy reprezentuje na punkcie zdawczo-odbiorczym boczniczy ekspedytor użytkownika boczniczy lub w przypadku jego braku inny pracownik wyznaczony przez kierownika utrzymania ruchu.
5. Ustawiacz 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.
6. 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.
7. 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.
8. Przedstawiciel użytkownika boczniczy może odmówić przyjęcia wagonów nie nadających się pod załadunek na punktach ładunkowych boczniczy, co powinien odnotować w dokumencie zdawczym.
9. 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 odbiór przekazywanych wagonów:
 - 1) w czasie ustalonym w planie obsługi boczniczy;
 - 2) z opóźnieniem nie przekraczającym dwóch godzin w stosunku do terminu planowej obsługi;
 - 3) w obsłudze dodatkowej, z nim ustalonej.W takiej sytuacji, podstawiający wagony ustawiacz 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 na jedną godzinę przed ukończeniem czynności ładunkowych. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania jest doręczane pracownikowi przewoźnika w wyznaczonym umową na obsługę boczniczy miejscu 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. Drużyna manewrowa przewoźnika wyłącza taki wagon ze składu wagonów zgłoszonych do zabrania.
 14. Na punkcie zdawczo - odbiorczym w przekazaniu wagonów jako przedstawiciel boczniczy uczestniczy ekspedytor użytkownika boczniczy lub w przypadku jego braku wyznaczony przez kierownika transportu na boczniczy pracownik z trzecim egzemplarzem zawiadomienia – dokumentu odbiorczego. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika boczniczy do zabrania, ustawiacz 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. W przypadku nieobecności przedstawiciela użytkownika boczniczy, ustawiacz przewoźnika odnotowuje w w/w dokumencie uwagę: „przedstawiciel boczniczy nieobecny”.

2. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOŚCI 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., ustawiacz 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 poprzedzającą kwestionowany wagon. Użytkownik boczniczy zobowiązany jest doprowadzić usterkowane wagony lub przesyłkę 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:
 - a) 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;
 - b) mieć ściągnięte zabezpieczenia do mocowania ładunku, plomby i odrutowania;
 - c) przy wagonach platformach winny być podniesione burty boczne, podniesione kłonicie, zapięte łańcuchy i usunięte odrutowanie, oklinowanie i inne zabezpieczenia przesyłki.
4. Jeżeli przy zabieraniu wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego 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 boczniczy.

5. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub innych nieprawidłowości podczas przyjmowania wagonów od przewoźnika należy:
 - a) 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;
 - b) 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;
 - c) przy uszkodzeniach części jezdnych, ciągnowo zderzakowych, ramy oraz pudła wagonu, nie przyjmować wagonu i zażądać komisijnego sprawdzenia stanu technicznego wagonu przez uprawnionego pracownika przewoźnika.

3. PRYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM.

1. Wagony przygotowane do zabrania z punktów ładunkowych bocznicy na punkty zdawczo odbiorcze, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe podwieszane na wsporniki, a sam skład powinien być należycie zabezpieczony przed zbiegnięciem płozami hamulcowymi i hamulcami ręcznymi w sposób określony niniejszym regulaminem,
2. Sprawdzanie prawidłowości podwieszenia sprzęgów hamulcowych i śrubowych należy do obowiązków ustawacza użytkownika bocznicy.
3. Przy przekazywaniu wagonów na punktach zdawczo odbiorczych należy sprawdzić ich stan, zwracając szczególną uwagę na:
 - a) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów, tj. odpowiedniego skręcenia sprzęgów;
 - b) 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;
 - c) 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 nadzorującemu manewry, który podejmie dalsze działania;
 - d) stwierdzone braki w ilościach i stanie urządzeń wagonowych, należy porównać w odpowiednim dokumencie zdawczym z podstawienia wagonu na bocznice, bowiem w takim stanie mogły przybyć na bocznice; jeżeli natomiast braki powstały w trakcie pobytu wagonu na bocznicy, należy je bezwzględnie szybko uzupełnić, a fakt ten zgłosić nadzorującemu manewry;
 - e) czy ładunek umieszczony na wagonach jest równomiernie rozłożony i jednakowo obciąża resory wagonów;
 - f) czy przy wagonach nie ma śladów wysypu ładunku;
 - g) czy na wagonach ładownych i próżnych podlegających plombowaniu znajdują się właściwe plomby;
 - h) czy drzwi oraz ściany boczne i czołowe są należycie pozamykane;
 - i) czy nie brakuje części wagonowych, a luźne części pozakładano na właściwe miejsca;
 - j) 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 ekspedytora lub w przypadku jego braku do pracownika wyznaczonego przez kierownika utrzymania ruchu.

4. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE

Załadunek wagonów dokonywany jest przy pomocy elektrycznych górniczych przenośników transportowych PTG – 1000 o mocy 30 KW, które są zainstalowane przy punkcie ładunkowym w km 0,393 i 0,290 toru 305, w pobliżu placu składowego kruszywa i silosa ekspedycyjnego. Szerokość taśmy przenośnika wynosi 1000 mm, a jego wydajność 8 ton na minutę. Przenośnik wyposażony jest w elektroniczną wagę przeznaczoną do ważenia ładowanego kruszywa.

5. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE

1. Czynności ładunkowe na bocznicach wykonywane są na torach nr 305.
2. Na czas wykonywania manewrów podczas obsługi punktów ładunkowych wszelka praca ładunkowa do i z wagonów znajdujących się na punktach ładunkowych powinna być bezwzględnie wstrzymana, a użyte do tych czynności pojazdy drogowe i 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.
3. Dojazd lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego, przy których trwają prace ładunkowe jest kategorycznie zabroniony.
4. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonów stojących na miejscach ładunkowych bocznic, kierujący manewrami ustawiacz użytkownika bocznic obowiązany jest:
 - a) sprawdzić, czy nie odbywa się załadunek lub wyładunek wagonów;
 - b) sprawdzić, czy nie dokonuje się naprawy wagonów lub ich oczyszczania;
 - c) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych lub naprawczych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku dla uniemożliwienia jego uszkodzenia lub przesunięcia się w czasie manewrów;
 - d) zażądać odsunięcia od taboru i z nad taboru wszelkich urządzeń ładunkowych i przerwać prace wszystkich urządzeń związanych z czynnościami ładunkowymi;
 - e) zażądać pozamykania drzwi oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników;
 - f) sprawdzić, czy pomiędzy budowlami i urządzeniami ładunkowymi a wagonami oraz pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
 - g) sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie;
 - h) sprawdzić, czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru;
 - i) upewnić się, że wagony stojące na punkcie ładunkowym są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło przemieszczenie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
5. Sprawdzenia punktów w podanym w ppkt. 4 zakresie, ustawiacz użytkownika bocznic lub inny wyznaczony pracownik obowiązany jest dokonać, niezależnie od tego, czy w czasie obsługi tych punktów odbywają się jakiegokolwiek czynności, czy też nie.
6. 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 lub pojazdów ładunkowych oraz pracownikami związanymi bezpośrednio z czynnościami ładunkowymi.

ROZDZIAŁ VIII

TOWARY NIEBEZPIECZNE

1. Bocznicza kopalni Graniczna nie spełnia warunków do postoju wagonów z towarami niebezpiecznymi w związku z czym postój wagonów, załadunek i wyładunek wagonów z tymi towarami jest zabroniony.

ROZDZIAŁ IX

NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE

1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

Utrzymanie bocznic kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do obowiązków użytkownika bocznicy.

1. Przeprowadzanie oględzin, badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznicach należy do obowiązku użytkownika bocznicy.
2. Utrzymanie torów, rozjazdów i urządzeń torowych na torze dojazdowym, torach zdawczo – odbiorczych oraz torach ładunkowych, odchwaszczanie torów bocznicowych i odśnieżanie w okresie zimowym należy do obowiązków drużyny manewrowej bocznicy.
3. Czynności czyszczenia i konserwacji, o których mowa powyżej, wykonuje się w czasie przerwy w wykonywaniu pracy manewrowej,
4. **Oględziny torów** - przeprowadza się wzrokowo celem stwierdzenia, czy w torach nie występują pęknięte, wykruszone lub uszkodzone części albo inne usterki (odkształcenia) grożące naruszeniem prawidłowego działania torów, Oględziny dokonuje ustawiacz bocznicy posiadający odpowiednie przeszkolenie w tym zakresie. Wyniki oględzin torów należy wpisywać do założonej książki - „Książka oględzin torów, rozjazdów i urządzeń srk” a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na bocznicę.
5. **Badanie techniczne torów** - składa się z oględzin i pomiarów torów oraz ustalenia stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów nawierzchni (szyn, podkładów, złączy), stanu podtorza, zanieczyszczenia lub braku podsypki, stanu przytwierdzenia szyn do podkładów, stanu zachwaszczenia i stanu odwodnienia podtorza. Fakt wykonania pomiarów i pozostałe ustalenia wraz z wynikami powinny być odnotowane w „Książce kontroli stanu torów”. (załącznik X do Instrukcji MKT-2), ponadto na potwierdzenie wykonanego badania powinien być sporządzony protokół zgodnie z załącznikiem nr 14 do Instrukcji MKT – 2).
6. **Oględziny rozjazdów i urządzeń srk** przeprowadza się wzrokowo celem stwierdzenia, czy w rozjazdach i skrzyżowaniach torów nie występują pęknięte, wykruszone lub uszkodzone części albo inne usterki (odkształcenia) grożące naruszeniem prawidłowego działania torów, Oględziny dokonuje ustawiacz użytkownika bocznicy posiadający odpowiednie szkolenie w tym zakresie. Wyniki oględzin skrzyżowań torów należy wpisywać do założonej książki - „Książka oględzin torów, rozjazdów i urządzeń srk”, a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na bocznicę.
7. **Badanie techniczne i pomiar rozjazdów** składa się z oględzin i pomiarów rozjazdów oraz ustalenia stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów nawierzchni. Odbywają się 1 raz do roku wiosną i przeprowadzane są przez toromistrza bocznicy posiadającego stosowne kwalifikacje. Badanie techniczne i pomiar rozjazdów może być połączone z okresowym przeglądem budowlanym bocznicy. Wynik pomiaru i badania należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2), oraz w arkuszach rozjazdów (załącznik 16 do instrukcji MKT-2), ponadto na potwierdzenie wykonanego badania powinien być sporządzony protokół zgodnie z załącznikiem nr 14 do Instrukcji MKT – 2).

8. Oględziny torów, rozjazdów na bocznicach dokonuje ustawiacz użytkownika bocznic, posiadający odpowiednie przeszkolenie, na bieżąco, nie rzadziej jednak niż raz w tygodniu we wtorek. Gdy wtorek jest dniem wolnym od pracy, lub gdy bocznic nie była eksploatowana przez okres dłuższy niż 7 dni, oględziny należy wykonać w dniu wznowienia eksploatacji bocznic. Wynik oględzin należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2), a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na bocznicach.
9. Zakres i czas, w którym powinny być wykonane konieczne prace konserwacyjne i remonty należy stwierdzić na podstawie wyniku oględzin torów i rozjazdów w czasie przeglądu bocznic i kontroli okresowej stanu użytkowego bocznic na podstawie wpisów do książki oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2) i zapisów zawartych w sporządzonym protokół zgodnie z załącznikiem nr 14 do Instrukcji MKT – 2).
10. Remonty /wymiany torów i rozjazdów/ mogą być wykonane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje do wykonywania tych prac remontowych. W czasie wykonywania robót torowych na rozjazdach i torach miejsce pracy powinno być osygnalizowane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji /Dz. U. nr 172 poz. 1444 z roku 2005/, z późniejszymi zmianami oraz instrukcji MKT-1.
11. Ustawiacz bocznic powinien być powiadomiony o wykonywanych robotach torowych. W przypadku awaryjnych robót na torze 301 związanym z dojazdem do torów zdawczo – odbiorczych, które ograniczałyby przyjęcie wagonów z sieci PKP PLK S.A. kierownik transportu na bocznicach powinien powiadomić o powyższym dyżurnego ruchu stacji Rogoźnica,
12. Utrzymanie oświetlenia zewnętrznego na torach bocznicowych zgodnie z wymaganymi przepisami należy do właściciela bocznic.
13. O wszelkich planowych robotach związanych z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej lub wiążące się z bezpieczeństwem pracy ludzi i/lub taboru kolejowego, muszą być poinformowani:
 - a) Przewoźnicy kolejowi planujący podstawianie wagonów na bocznicę,
 - b) Naczelnik PKP PLK SA, Sekcji Eksploatacji Rogoźnica reprezentujący zarządcę infrastruktury kolejowej do której bocznic jest podłączona.
14. Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:
 - a) Zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
 - b) Niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
 - c) Osobę nadzorującą wykonanie robót.
 - d) Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
15. Utrzymanie przejazdów kolejowo drogowych wymienionych w § 18 w granicach bocznicowego toru dojazdowego nr 301 wraz czyszczeniem na nich żłobków przejazdowych należy do użytkownika bocznic.
16. Utrzymanie wykolejnicy Wk301 wraz z zamkiem wykolejnicowym, zwrotnicowego zamka trzpieniowego na zwrotnicy rozjazdu 302, należy do właściciela wykolejnicy, zarządcy linii kolejowej PKP PLK S.A.
17. Utrzymanie urządzeń samoczynnych sygnalizacji na wszystkich przejazdach kolejowo drogowych zabudowanych w bocznicowym torze dojazdowym nr 301, w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do właściciela, zarządcy linii kolejowej PKP PLK S.A.

2. TABOR KOLEJOWY

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

3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

1. Bocznic nie posiada i nie dzierżawi czynnych urządzeń wykorzystywanych do obsługi bocznic a które nie stanowią infrastruktury kolejowej.

ROZDZIAŁ X

STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE

1. WYKAZ STANOWISK I OSÓB ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM ZATRUDNIONYM NA BOCZNICY:

1. Użytkownik bocznicy zatrudnia następujących pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego:
 - a) ustawiacz,
 - b) manewrowy,
 - c) maszynista,
 - d) prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej,
 - e) pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy),
2. Pracownicy wymienieni w punkcie 1 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. 2021 poz. 101 z późn. zm.).
3. Pracownicy związani z obsługą bocznicy jej eksploatacją, czynnościami ładunkowymi, utrzymaniem, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy.
4. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracy bocznicy pracownicy bocznicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazie przyjęcia do wiadomości włączonym do niniejszego Regulaminu. Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu włączony jest w egz. nr. 1, 2.

2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO:

1. Użytkownik bocznicy zatrudnia pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej, 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. 2021 poz. 101 z późn. zm.) i podlegać badaniom okresowym przeprowadzanych 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), 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. 2021 poz. 101 z późn. zm.);
 - 2) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. 2022 poz. 2574);
 - 3) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U. 2022 poz. 2680).Za weryfikację kwalifikacji pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej) odpowiada użytkownik

boczniczy oraz licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługujący bocznicę, każdy w stosunku do własnych pracowników.

7. Prace związane z utrzymaniem 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, z późniejszymi zmianami i wydanych na jej podstawie przepisów. Za weryfikację kwalifikacji pracowników (toromistrz) odpowiada firma wykonująca prace torowe na zlecenie użytkownika bocznicy.
8. Pracownicy zatrudnieni przy prowadzeniu ruchu kolejowego muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia, a także egzaminy kwalifikacyjne i autoryzacyjne na dane stanowisko.

3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWANA DOKUMENTACJA

1. Szczegółowe zasady przeprowadzania szkoleń okresowych i doraźnych oraz egzaminów określone są w Instrukcji MKT-11 o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Szkoleniom okresowym podlegają pracownicy użytkownika bocznicy związani z ruchem kolejowym:
 - a) ustawiacz;
 - b) manewrowy;
 - c) prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej,
3. Szkolenia okresowe, ustalone w terminach określonych przez kierownictwo użytkownika bocznicy mogą być prowadzone wyłącznie przez osoby posiadające stosowne kwalifikacje.
4. Szkolenia okresowe prowadzone są w Ośrodku szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w siedzibie użytkownika bocznicy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. we Wrocławiu
5. W szkoleniu okresowym muszą uczestniczyć pracownicy bocznicy wskazani w ppkt 1 oraz inni pracownicy związani z transportem kolejowym wg uznania przez kierownictwo właściciela bocznicy.
6. Częstotliwość szkoleń ustala kierownictwo użytkownika bocznicy.
7. Obecność na szkoleniach okresowych dla pracowników bocznicy określonych w pkt 1 jest obowiązkowa. Nie uczestnictwo w szkoleniu kwalifikuje do złożenia dodatkowego egzaminu sprawdzającego z zagadnień omawianych na szkoleniach okresowych.
8. Bez aktualnych egzaminów i szkoleń nie wolno dopuścić pracownika do wykonywania czynności związanych z ruchem kolejowym.
9. Dokumentacja szkoleniowa przechowywana jest w Ośrodku szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w siedzibie użytkownika bocznicy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. we Wrocławiu

4. BADANIA LEKARSKIE

1. Badania lekarskie pracownicy związani z zakresem pracy bocznicy przeprowadzają wg zasad przyjętych w Spółce MAJKOLTRANS określone w Instrukcji MKT-11 o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Pracownicy związani z ruchem kolejowym podlegają badaniom lekarskim w następujących terminach:
 - a) ustawiacz – raz w roku badania okresowe, oraz raz na cztery lata badania psychologicznej przydatności zawodowej;
 - b) manewrowy - raz w roku badania okresowe oraz raz na cztery lata badania psychologicznej przydatności zawodowej;
 - c) prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej do 50-ego roku życia raz na dwa lata badania okresowe, oraz raz na cztery lata badania psychologicznej przydatności zawodowej, po 50-ym roku życia raz w roku badania okresowe, oraz raz na dwa lata badania psychologicznej przydatności zawodowej.
3. Wyniki badań lekarskich powinny znajdować się w aktach osobowych pracowników.
4. Bez ważnego, pozytywnego wyniku badania lekarskiego, nie można pracownika dopuścić do wykonywania czynności związanych z ruchem kolejowym.

5. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW NADZORU NAD PRACĄ BOCZNICY KOLEJOWEJ

I. Kierownik transportu na Boczniczy:

Kierownik transportu na boczniczy podlega bezpośrednio Dyrektorowi ds. eksploatacyjnych. Kierownik transportu na boczniczy odpowiedzialny jest za:

1. Nadzór nad pracą podległych mu pracowników na boczniczy.
2. Zawiadamianie Dyrektora ds. Eksploatacyjnych o sytuacji w zakresie eksploatacyjnym na terenie boczniczy jak również o wszystkich stwierdzonych nieprawidłowościach.
3. Udział w komisjach na temat boczniczy i przygotowanie na polecenie zwierzchników w imieniu Spółki stosownej dokumentacji.
4. Zaznajamianie zatrudnionych pracowników na bocznicach z zakresem ich obowiązków na wyznaczonych stanowiskach pracy, dokonywanie szkoleń praktycznych i stanowiskowych.
5. Podejmowanie niezbędnych działań w celu usunięcia nieprawidłowości w pracy stwierdzonych na boczniczy.
6. Współpraca z EUROVIA Kruszywa S.A. Kopalnia Graniczna w zakresie terminowości realizacji wykonywania załadunków i innych spraw związanych umową.
7. W przypadku braku ekspedytora, przejmuje jego obowiązki.
8. Terminowe sporządzenia miesięcznych harmonogramów pracy i ich właściwa realizacja.
9. Szkolenie wstępne i stanowiskowe BHP dla podległych pracowników boczniczy.

Nadzorowanie:

1. wyposażenia posterunków pracy w niezbędne przepisy, instrukcje służbowe i ich aktualizacja,
2. wyposażenia posterunków pracy w niezbędny sprzęt, dzienniki i książki,
3. prawidłowej eksploatacji urządzeń i powierzonego mienia obsługiwanych przez pracowników boczniczy,
4. porządku na podległych bocznicach,
5. ochrony mienia kolejowego i powierzonego Spółce do przewozu,
6. ochrony BHP, przeciwpożarowej i ekologicznej wynikającej z przepisów wewnętrznych MAJKOLTRANS oraz EUROVIA Kruszywa S.A. Kopalnia Graniczna,
7. terminowego i rzetelnego prowadzenia dokumentacji i sprawozdawczości z powierzonego zakresu,
8. wykonywanie bieżącej kontroli w zakresie dyscypliny pracy na podległej boczniczy.

Odpowiedzialność za :

1. Jakość pracy pracowników na podległych bocznicach,
2. Realizację zadań nałożonych przez zwierzchników,
3. Gospodarkę paliwami na boczniczy,
4. Wydawane polecenia i decyzje na boczniczy

Uprawnienia:

1. Wnioskowanie do Dyrektora ds. eksploatacyjnych w sprawie:
 - a) karania i nagradzanie pracowników boczniczy,
 - b) poprawy warunków BHP,
 - c) usprawnienia pracy boczniczy,
 - d) wyposażenia podległej boczniczy w środki techniczne.

Kierownikowi transportu na boczniczy, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, dyrektor ds. eksploatacyjnych MAJKOLTRANS może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych

6. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z PRACĄ MANEWRĄ ORAZ PRACĄ ŁADUNKOWĄ

I. Ekspedytor boczniczy:

Ekspedytor podlega bezpośrednio kierownikowi transportu na boczniczy.

Do obowiązków ekspedytora należy:

1. Organizowanie pracy w sposób zapewniający ciągłość prac załadunkowych,
2. Organizowanie pracy Spedycji Kolejowej w taki sposób, aby nie spowodować zbędnego postoju wagonów,
3. Zamawianie wagonów przewoźników zgodnie z Prawem Przewozowym, pod załadunki według dyspozycji EUROVIA Kruszywa S.A. Kopalnia Graniczna
4. Sporządzenie dokumentów przewozowych na podstawie dostarczonych dokumentów WZ z magazynu zgodnie z Prawem Przewozowym i regulaminem przewozu przewoźnika.
5. Dostarczanie dokumentów przewozowych do przewoźnika,
6. Zdawanie wagonów przewoźnikowi na podstawie ustalonych regulaminem przewoźnika dokumentów,
7. Utrzymać stały kontakt z dyżurnym ruchu stacji PKP PLK S.A. Rogoźnica w celu uzyskania informacji o nadchodzących wagonach pod adres boczniczy.
8. Informować osoby odpowiedzialne za rozładunek wagonów celem dotrzymania ustalonego przez przewoźnika terminu rozładunku.
9. Sporządzenie z udziałem przedstawiciela przewoźnika protokołu różnic wagi zgodnie z Prawem Przewozowym w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podczas przekazywania przesyłki wagonowej.
10. Przekazywanie listów przewozowych do komórki wskazanej przez EUROVIA Kruszywa S.A. Kopalnia Graniczna
11. Rejestrowanie i zgłaszanie przełożonemu postoje wagonów, wynikające z tego koszty.
12. Terminowe przekazywanie wagonów przewoźnikom,
13. Prowadzenie dokumentacji związanej z pracami ładunkowymi na boczniczy
14. Informować dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Rogoźnica o wszelkich sytuacjach uniemożliwiających podstawienie lub zabranie wagonów.
15. Przestrzegać obowiązujące przepisy BHP i p.poż.
16. Przestrzegać zasad i postanowień Regulaminu zakładowego głównie dyscypliny pracy.
17. Dbać o dobry stan posiadanego sprzętu i urządzeń.
18. Zgłaszać kierownikowi transportu na boczniczy zauważone nieprawidłowości i uchybienia.
19. Powiadomić natychmiast o każdym wypadku mającym miejsce na terenie boczniczy.
20. Ekspedytorowi na boczniczy, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na boczniczy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych

II. Kierujący pracą manewrową na boczniczy ustawiacz:

Ustawiacz podlega bezpośrednio kierownikowi transportu na boczniczy.

Do obowiązków ustawiacza należy:

1. Pełnienie obowiązków kierownika manewrów na boczniczy.
2. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników, podróżnych i osób postronnych.
3. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo z włączonym hamulcem zespolonym przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 30 wagonów.
4. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego 1 wagon.

5. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej. Zabrania się do wykonywania pracy manewrowej używać więcej niż jedną lokomotywę.
6. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
 - a) zgłosić swoją obecność kierownikowi transportu na bocznicę,
 - b) przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią,
 - c) zapoznać się z poleceniami kierownika transportu na bocznicę i operatywnym planem pracy manewrowej,
 - d) sprawdzić skład drużyny lokomotywowej, przepisowe ubranie, wyposażenie w przybory sygnałowe, stan psychofizyczny maszynisty, prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznic,
 - e) sprawdzić sygnalizowanie, wyposażenie lokomotywy oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach,
 - f) zapoznać się ze stanem torów w swoim rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości, ewentualnie zamknięcia, zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, usytuowanie taboru w granicach ukresów,
 - g) ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z ładunkiem niebezpiecznym, przesuniętym, wykolejonych, uszkodzonych), przetrzymanych, z pilnym ładunkiem;
 - h) sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, oświetlenia i łączności,
 - i) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim maszynistę (prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznic),
7. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków ustawiacza należy:
 - a) kierowanie pracą manewrową,
 - b) obsługa punktów ładunkowych na bocznicę oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów od i dla przewoźnika oraz na i z poszczególnych punktów ładunkowych
 - c) obsługa zwrotnic podczas przygotowania dróg przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicę,
 - d) sprzęganie i sprzęganie taboru,
 - e) zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem,
 - f) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - g) hamowanie taboru manewrującego,
 - h) w razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast kierownikowi transportu na bocznicę, podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia kierownika transportu na bocznicę, wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem; pracę manewrową można wznowić na polecenie kierownika transportu na bocznicę
 - i) prowadzenie raportu z wykonanej pracy manewrowej.
 - j) ustawiaczowi na bocznicę, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicę może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.
8. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
9. Podczas pracy w warunkach zimowych, do obowiązków ustawiacza należy:
 - a) posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - b) oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - c) do obsługi torów zdawczo - odbiorczych i punktów ładunkowych bocznicę należy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu.
 - d) przed odbyciem jazdy przez przejazd należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).

10. Zakres oględzin rozjazdów dokonywanych przez ustawiacza, określony jest w Instrukcji MKT - 2 i obejmuje wzrokowe sprawdzenie:
 - a) ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
 - b) stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
 - c) stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,
 - d) stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
 - e) stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
 - f) stanu nasmarowania zwrotnic,
 - g) Wynik oględzin rozjazdów należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2).
11. Zakres prac konserwacyjnych w rozjazdach wykonywanych przez ustawiacza obejmuje: :
 - a) czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych,
 - b) czyszczenie żłobków w krzyżownicach,
 - c) dokręcanie śrub i wkrętów.
 - d) rozjazd podlega oczyszczaniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza za krzyżownicą - w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu. Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych; szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicy i prowadnicach.
 - e) O wszelkich stwierdzonych usterkach ustawiacz powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika transportu na bocznicę.
12. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) kierownikowi transportu na bocznicę oraz przejmującemu pracę ustawiaczowi.
13. Ustawiacz ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
14. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynności przez szkolonego może odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem ustawiacza. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny mu być uprzednio pokazane z naświetleniem grożącego niebezpieczeństwa.
15. Do obowiązków ustawiacza należy także czyszczenie i uszczelnianie wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów. Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
16. O przerwie w pracy manewrowej mającej trwać powyżej 30 minut, ustawiacz powinien powiadomić o tym maszynistę lokomotywy (prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznicy).
17. Ustawiaczowi, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicę może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.
18. Ustawiacz powinien spełniać warunki określone w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans sp. z o.o. MKT-11.

III. Maszynista lokomotywy - prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy:

Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) podlega bezpośrednio ustawiaczowi,

1. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) wykonujący manewry powinien obserwować:
 - a) sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - b) prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, itp.,
 - c) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe w skrajni, itp.),
 - d) czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
2. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
3. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami.
4. Podczas manewrowania maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien znajdować się na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być przez niego dozorowany.
5. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) może na polecenie ustawacza sam układać drogę przebiegu dla jazdy lokomotywy luzem lub z jednym wagonem, oraz sprzęgać i rozsprzęgać lokomotywę z tablem.
6. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed samouruchomieniem lub uruchomieniem przez osoby niepowołane. Na opuszczenie lokomotywy przez maszynistę (prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) musi wyrazić zgodę ustawiacz.
7. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
8. Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy kolejowo drogowe, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien podawać sygnał "Bacność". Sygnał ten powinien być podany na długości drogi hamowania w zależności od prędkości jadącego pojazdu trakcyjnego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 20 km/h.
9. Maszyniście (prowadzącemu pojazdy szynowe w obrębie bocznicy), przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.
10. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) na polecenie ustawacza uczestniczy w procesie czyszczenia i uszczelniania wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów. Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
11. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) a, powinien spełniać warunki określone w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans Sp. z o.o. MKT-11.

7. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Toromistrz

1. Wykonuje wszystkie obowiązki wynikające z Instrukcji MKT-2 określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o.”
2. Dokonuje przeglądu okresowego bocznicy jeden raz do roku (w drugim kwartale). Wyniki przeglądu zapisuje w oddzielnym protokole zgodnie z załącznikiem 13 do instrukcji MKT-2.
3. Badanie techniczne i pomiar wszystkich torów bocznicy odbywa się raz na rok. Badanie to może być połączone z okresowym przeglądem bocznicy o którym mowa w punkcie 2. Wynik pomiaru i badania należy odnotować w książce kontroli stanu toru (załącznik 2 do instrukcji MKT-2),
4. Zakres i czas, w którym powinny być wykonane konieczne prace konserwacyjne i remonty należy stwierdzić na podstawie wyniku obchodów toru i oględzin rozjazdów w czasie przeglądu bocznicy i kontroli okresowej stanu użytkowego bocznicy na podstawie wpisów do książki oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2).
5. Czynności toromistrza mogą być wykonane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje do wykonywania tych czynności.

8. WSPÓLNY ZAKRES OBOWIĄZKÓW PRACOWNIKÓW BOCZNICY

1. Wszyscy pracownicy związani z eksploatacją bocznicy zobowiązani są do przestrzegania postanowień niniejszego regulaminu. Pracowników tych obowiązuje właściwy dla danego stanowiska zakres znajomości przepisów wewnętrznych obowiązujących na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o. zatwierdzonych uchwałą zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. dla wykonywania pracy na danym stanowisku.
2. Pracownicy bocznicy winni chronić mienie Zakładu i powierzony przez przewoźnika tabor przed zniszczeniem, uszkodzeniem i kradzieżą. Za straty poniesione przez użytkownika lub właściciela bocznicy z winy pracownika, ponosi on odpowiedzialność służbową i finansową.

ROZDZIAŁ XI

BEZPIECZEŃSTWO

1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO

1. Poruszanie się po torach:
 - a) W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
 - b) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
 - c) Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego taboru.
 - d) Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
 - e) Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
 - f) 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.
 - g) Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a urządzeniami przylegającymi do tego toru.
 - h) Nie wolno stać lub chodzić po materiałach i przedmiotach zgromadzonych na międzytorzach oraz po pozostałościach po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
 - i) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość wystąpienia niezabezpieczonych wykopów ziemnych.
2. Jazda na pojazdach kolejowych
 - a) Pracownik jadący na stopniu przetaczanego pojazdu kolejowego powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt pojazdu kolejowego.
 - b) W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
 - 1) wychylać się poza skrajnię taboru,
 - 2) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
 - 3) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
 - 4) przebywać na stopniach taboru od strony budowli i innych urządzeń,
 - 5) przebywać na stopniach wejściowych do pojazdu trakcyjnego,
 - 6) zajmować miejsca w wagonie załadowanym materiałami niebezpiecznymi,
 - 7) przebywać na ładunkach na wagonach, dachach wagonów.
 - c) Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdu kolejowego będącego w ruchu.
3. Szczególne środki ostrożności należy zachować podczas przejazdu w obrębie ładowarek samojezdnych, nie wychylając się poza skrajnię taboru.

2. PRACA MANEWRÓWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

1. Warunki złej widoczności mogą być powodowane następującymi czynnikami:
 - a) warunkami atmosferycznymi /mgła, ulewa, itp./ i porą doby;
 - b) niekorzystnym usytuowaniem określonych obiektów na bocznicach;
 - c) specyfiką wykonywanego manewru (np. pchania wagonów),
 - d) wywołanymi w okresie zimy /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:
 - a) podawać sygnał Rp1 „BACZNOŚĆ”;
 - b) szczególnie baczenie obserwować przedpole jazdy i w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie zatrzymać skład manewrowy;
 - c) w razie potrzeby prędkość jazdy ograniczyć do prędkości bezpiecznej (np. 3 km/h).
3. Przy wykonywaniu manewrów, przetaczaniu taboru kolejowego poprzez jego pchanie, kierujący manewrami musi upewnić się, że przedpole przed przetaczanym taborem jest wolne od jakichkolwiek przeszkód, a na drodze przetaczania nie znajdują się ludzie.
4. Podczas złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi (np. mgła, deszcz, śnieżnica) sygnały manewrowe kierujący manewrami podaje gwizdkiem i latarką. Maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest włączyć reflektory lokomotywy.
5. Przy dojeżdżaniu do stojącego taboru, przy pierwszym stojącym wagonie powinien znajdować się pracownik oświetlający latarką czoło wagonu, a następnie miejsce wykonywania połączenia, bądź rozłączania taboru i ubezpieczać wykonującego czynności związane z łączeniem lub rozłączaniem sprzęgów.
6. W warunkach złej widoczności, jeżeli wzrokowe sprawdzenie drogi przebiegu jest utrudnione, kierujący manewrami lub wyznaczony przez niego manewrowy 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 podać sygnał do wykonania ruchu manewrowego.
7. W warunkach złej widoczności zabrania się wykonywać ruchów manewrowych jednoosobowo przez kierującego manewrami.
8. 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 wykołowania taboru.
9. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na torach bocznicowych należy do obowiązku użytkownika bocznic. Odśnieżenie punktów zdawczo -odbiorczych oraz ładunkowych jest warunkiem wstępnym dla umożliwienia eksploatacji bocznic w ciężkich warunkach zimowych.
10. Bieżące odśnieżanie bocznic, pozwalające na jej ciągłą eksploatację, należy do obowiązków wyznaczonych przez kierownika utrzymania ruchu zmianowego pracowników.
11. Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności przy odśnieżaniu torów bocznic ustala kierownik utrzymania ruchu.
12. Usunięty śnieg i lód z torów i rozjazdów należy gromadzić w takich miejscach, aby nie ograniczyć widoczności i nie spowodować utrudnień w wykonywaniu pracy manewrowej.

3. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO

1. Wypadki przy pracy:
 - a) Regulamin pracy w zakresie BHP (oryginał) znajduje się w Dziale Kadr MAJKOLTRANS Sp. z o.o. we Wrocławiu, ul. Paczkowska 26, natomiast kopia regulaminu pracy w zakresie BHP znajduje się w biurze kierownika transportu na bocznicy kopalni Graniczna.
 - b) Numery ważniejszych telefonów:
 - Alarmowy - 112,
 - Specjalista ds. BHP - 535 292 906,
 - Kierownik transportu na bocznicy - 785 188 757,
 - Dyrektor ds. Eksploatacji MAJKOLTRANS - 697 270 400,
 - Dyspozytor zakładowy MAJKOLTRANS - 691 815 999,
 - Kierownik kopalni EUROVIA Graniczna - 666 352 614
2. Na bocznicy nie ma zagrożeń w zakresie stabilności torów.
3. Ruch kolejowy na bocznicy wstrzymywany jest w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa dla ruchu kolejowego. W tym przypadku należy zamknąć tor bocznicowy i/lub rozjazd poprzez:
 - a) Zawiadomienie o zamknięciu toru zainteresowanych pracowników bocznicy kolejowej i zakładu,
 - b) Osygnalizowania zamkniętego toru zgodnie z obowiązującymi zasadami sygnalizacji określonymi w instrukcji MKT-1 o prowadzeniu ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
 - c) Przystawienia zwrotnic prowadzących na zamknięty tor w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomienia ich za pomocą zamka trzpieniowego,
 - d) Jeżeli część zamkniętego toru będzie użytkowana, należy miejsce, do którego wolno dojechać, osygnalizować zgodnie z regulacjami wewnętrznymi użytkownika bocznicy,
 - e) Otwarcie zamkniętego toru bocznicowego, może nastąpić na polecenie kierownika utrzymania ruchu, po otrzymaniu zawiadomienia o usunięciu przeszkody do ruchu na tym torze.
 - f) Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego powinno być odnotowane w dzienniku oględzin rozjazdów,
 - g) W razie potrzeby (planowe zamknięcia torowe, na czas napraw i remontów) kierownik utrzymania ruchu powinien wydać pisemnie szczegółowe zarządzenie w sprawie postępowania w czasie zamknięcia tego toru bocznicowego.

ROZDZIAŁ XII

WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

I. ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW DRÓG KOLEJOWYCH

1.1 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:
 - a) Sekcja Eksploatacji w Wałbrzychu, Naczelnik Sekcji, tel.....
 - 2) po stronie bocznic kolejowej Kopalnia „Graniczna” w Granicznej:
 - a) kierownik transportu na bocznicę - telefon nr 785 188 757
 - b) kierownik kopalni Graniczna - telefon nr 666 352 614
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.:
 - a) Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu – telefon nr (74) 637 46 21, 600 084 724;
 - 2) po stronie Kopalnia „Graniczna” w Granicznej:
 - a) Kierownik transportu na bocznicę - telefon nr 785 188 757
 - b) Kierownik kopalni Graniczna - telefon nr 666 352 614
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 MAJKOL-TRANS Sp. z O.O.
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.:
 - a) Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Wałbrzychu telefon nr (74) 637 46 21, 600 084 724,
 - b) Naczelnik Sekcji Eksploatacji Wałbrzych, telefon nr (74)637 46 00,
 - 2) ze strony Kopalni „Graniczna” w Granicznej:
 - a) kierownik transportu na bocznicę - telefon nr 785 188 757,

11. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w korzystaniu 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.

1.2 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.

1.3 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.

1.4 TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYN POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM.

A. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU

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) z późniejszymi zmianami.
3. Każdy pracownik użytkownika boczniczy jak również przewoźnika obsługującego bocznicę, 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.

B. ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

1. Każdy pracownik, po stwierdzeniu zaistnienia wypadku kolejowego lub wypadku z ludźmi, niezależnie czy jest pracownikiem użytkownika boczniczy czy nie, jest obowiązany osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt nadzorującemu bocznicę, tj. Kierownikowi transportu na bocznicę. 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 bocznicę.

3. Kierujący manewrami, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, powinien wstrzymać ruch kolejowy na bocznicę.
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.

C. POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznicę, 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 bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzenia na bocznicę jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie właściciela bocznicy.

D. ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznicę Kierownik bocznicy zgłasza zdarzenie Kierownictwu firmy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. oraz właścicielowi bocznicy.
2. Nadzorujący bocznicę zgłasza zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
3. Nadzorujący bocznicę 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. Nadzorujący bocznicę Dyrektor ds. Eksploatacyjnych MAJKOLTRANS Sp. z o.o. zobowiązany 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,
 - d) 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 WYPADEK/ZDARZENIE KOLEJOWE.
6. Szczegółowe zasady postępowania w przypadku zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w transporcie kolejowym określone są w obowiązującej na bocznicę instrukcji MKT-10 tj. „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o. zgodnej z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 369) z późniejszymi zmianami.

E. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA

1. Powiadomiony o zdarzeniu nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia nadzorującego bocznice lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru, 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 w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie zawiadamia centrum powiadamiania ratunkowego (telefon alarmowy 112), podając w miarę możliwości informacje o:
 - 1) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - 2) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - 3) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi.
4. Po przybyciu na miejsce zdarzenia, nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, 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 bocznic 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.

7. Dane teleadresowe podmiotów wyznaczonych do współpracy.

a) ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA I WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW

Lp.	Nazwa i adres Zarządcy	Nr telefonu	Uwagi
1	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych ul. Parkowa 9 Wałbrzych	tel. (74) 637-46-40 fax (74) 637-46-53 iz.walbrzych@plk-sa.pl	
2	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekoja Eksploatacji Wałbrzych Gł. ul. Stacyjna 1 Wałbrzych	tel. (74) 637-46-00	

b) PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ

Lp.	Nazwa i adres Przewoźnika	Nr telefonu	Uwagi
1	2	3	4
1	PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI ul. Puławskiego 56 <u>50 - 443 Wrocław</u>	tel. (71) 717 78 09 fax. (71) 717 58 06 sekretariat.dolnoslaski@pkp-cargo.eu	
2	MAJKOLTRANS Sp. z o.o. ul. Paczkowska 26 <u>50 - 503 Wrocław</u>	tel. (71) 717 45 33 fax. (71) 717 45 34 majkoltrans@majkoltrans.pl	
3	RAILPOLONIA sp. z o.o. Odrano Wola ul. Osowiecka 47 <u>05-825 Grodzisk Mazowiecki</u>	tel. 503 434 716 dyspozytor@railpolonia.pl	
4	FREIGHTLINER PL SP. Z O.O. ul. Polna 11 <u>00-633 Warszawa</u>	tel. 667 776 655 dyspozytura@freightliner.pl	
5	POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o. ul. Marii Skłodowskiej-Curie 190 <u>59-301 Lubin</u>	tel. 785 807 700 ed_otklubin@pmtrans.pl	

Spis innych adresów i telefonów

1. Urząd Transportu Kolejowego w Warszawie Al. Jerozolimskie 134
- telefon nr - **(22) 749 14 00,**
2. Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy we Wrocławiu ul. Św. Antoniego 7
- telefon nr - **(71) 720 76 30,**
3. Dyspozytor PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu ul. Parkowa 1
- telefon nr (74) 637 46 21, telefon komórkowy nr - **600 084 724,**
4. Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Wałbrzychu ul. Stacyjna 1
- telefon nr (74) 637 46 00, telefon komórkowy nr -
5. PKP PLK S. A. Dyżurny ruchu stacji Rogóżnica nr - **571 314 633,**
6. Kierownik Transportu na bocznicę MAJKOLTRANS Sp. z o.o. - **605 671 725,**
7. Dyspozytor zakładowy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. - **691 815 999,**
8. Dyrektor Kopalni Graniczna - **727 550 542,**
9. Szttygar kopalni Graniczna - **608 041 790,**
10. Dyżurny ruchu PKP CARGO S.A. Wałbrzych - **663 292 988,**

ROZDZIAŁ XIII

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

Niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej został opracowany w ośmiu jednobrzmiących egzemplarzach, z przeznaczeniem:

Egzemplarz nr 1	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Dyrektor ds. technicznych
Egzemplarz nr 2	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Dyrektor ds. eksploatacyjnych
Egzemplarz nr 3	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Kierownik transportu na boczniczy
Egzemplarz nr 4	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Ustawiacz boczniczy
Egzemplarz nr 5	- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu.
Egzemplarz nr 6	- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
Egzemplarz nr 7	- EUROVIA KRUSZYWA S.A.
Egzemplarz nr 8	- Urząd Transportu Kolejowego do wniosku o przedłużenie Świadectwa Bezpieczeństwa

2. SPOSÓB UDOSTĘPNIENIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY KOLEJOWEJ.

1. Dla pracowników użytkownika boczniczy wykonujący w sposób bezpośredni pracę manewrową (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy) dostępny jest egzemplarz nr 4 u ustawiacza użytkownika boczniczy,
2. Dla pozostałych zainteresowanych pracowników kopalni egzemplarz nr 3 u kierownika transportu na boczniczy.
3. Dla przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę udostępniany jest egzemplarz w formie elektronicznej oraz na stronie internetowej www.majkoltrans.pl w zakładce dokumenty.
4. 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.
5. Fakt przyjęcia niniejszego regulaminu do wiadomości przez pracowników związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym na boczniczy, musi być odnotowany i podpisany przez tych pracowników zgodnie ze „wzorem wykazu osób zapoznanych z treścią regulaminu”, stanowiący załącznik nr 1 do regulaminu w egzemplarzu nr 3 znajdującego się u Kierownika transportu na boczniczy.
6. Fakt przyjęcia niniejszego regulaminu do wiadomości przez pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, przewoźnik kolejowy potwierdza Kierownikowi transportu na boczniczy przed dokonaniem obsługi boczniczy.

3. PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU

1. Regulamin ważny jest od dnia zatwierdzenia do użytkowania przez Prezesa Zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. na stronie tytułowej regulaminu, jednocześnie przestaje obowiązywać poprzedni regulamin zatwierdzony do użytkowania dnia 2018-11-20.
2. Niniejsze opracowanie powinno być utrzymywane w stanie aktualnym przez użytkownika boczniczy.
3. Zmiana wprowadzana jest przez użytkownika boczniczy poprzez zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. w sprawie ustalenia zmiany do regulaminu.
4. Zmiany w regulaminie pracy boczniczy kolejowej w zakresie techniczno ruchowym należy wprowadzać po uprzednim ich uzgodnieniu w zakresie techniczno ruchowym z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Opolu.
5. Zmiany w regulaminie pracy boczniczy kolejowej wprowadzane są poprzez wymianę całych stron.
6. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian i uzupełnień (Rozdział XIV Regulaminu) i podany do wiadomości zainteresowanym pracownikom za podpisem na oddzielnym wykazie zgodnie z rozdziałem XIV regulaminu.

4. OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU

1. Osobą odpowiedzialną za aktualność regulaminu, przygotowanie zmian do regulaminu w przypadku zmiany stanu prawnego lub faktycznego jest kierownik transportu na boczniczy.

ROZDZIAŁ XIV

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Numer zmiany	Zakres zmiany	Obowiązuje od dnia	Podpis wprowadzającego zmianę
1.	2	3	4

ROZDZIAŁ XV

ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

1. Wzór wykazu osób zapoznanych z treścią regulaminu,
2. Plan urządzeń srk,
3. Plan sytuacyjny boczniczy,

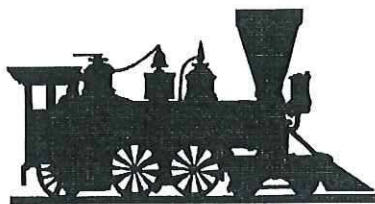
ZAŁĄCZNIK 1

WZÓR WYKAZU OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU

LP	Imię i nazwisko	Stanowisko	Data	Podpis

PLAN URZĄDZEŃ SRK

PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY



**PLAN
SYTUACYJNY
BOCZNICY KOLEJOWEJ
NORMALNOTOROWEJ
SKALA 1 : 1000
KOPALNIA „GRANICZNA” w GRANICZNEJ
odgałęziającej się od PKP PLK S.A. stacji Rogoźnica
Graniczna 15
58 – 150 Goczałków**

Październik 2018 r.

Nr 9622

Janusz Kłepo
Geodeta Uprawniony
Świadczenie wydane przez MGPIP

Bocznica kolejowa na linii kolejowej nr 100 w miejscowości Kopalnia "GRANICZNA" w Granicznej

WYKAZ TORÓW

Nr toru	nazwa toru i przeznaczenie	granica toru od do	Długość		Długość Użyteczna		szyny	Rodzaj podkłady podsypka	poj. w wag. o dł. 17 m	uwagi
			całkowita	od	do	(m)				
301	dojazdowy do punktu zdawczo odbiorczego bocznicy	PR 301 - PR 303	2970,95	*	*	S49	drewno beton tłuczeń	*	na terenie PKP PLK S.A.	
302	ochronny	PR 302 - K.Opor.	45,84	*	*	S49	drewno tłuczeń	*	na terenie PKP PLK S.A.	
303	zdawczo-odbiorczy	PR 303 - PR 305	366,60	PZ-O	UKR 305	S49	beton tłuczeń	13	na terenie PKP S.A.	
304	zdawczo-odbiorczy	PR 304 - PR 305 PR 305 - PR 306 PR 304 - PR 306	314,70 120,19 434,89	PZ-O *	UKR 305 *	S49	beton tłuczeń	13 * 13	na terenie PKP S.A.	
305	zdawczo - odbiorczy ładunkowy	PR 303 - PR 304 PR 304 - PR 306 PR 303 - PR 306	42,15 434,62 476,77	* UKR 304	* UKR 306	S49	beton tłuczeń	* 20 20	na terenie PKP S.A.	
306	trakcyjny	PR 306 - Z1 PR 306 - K.Opor.	148,00 152,30	PR 306	Z1	S49	beton tłuczeń	8	na terenie PKP S.A.	
			4447,36			942,30			54	

Objaśnienia

PR początek rozjazdu (styk przediglicowy)
Z1 tarcza zaporowa

UKR okres rozjazdu
K.OPOR koziół oporowy

PZ-O punkt zdawczo - odbiorczy

**Bocznica kolejowa normalnotorowa
KOPALNIA " GRANICZNA " w Granicznej**

WYKAZ ROZJAZDÓW							
Nr rozjazdu	rodzaj	typ	skos	promień	podrozejdnice	podsyпка	uwagi
301	zw.prawy	S49	1:9	300	drewniane	łtuczeń	na terenie PKP PLK S.A.
302	zw.prawy	S49	1:9	190	drewniane	łtuczeń	na terenie PKP PLK S.A.
303	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	łtuczeń	na terenie PKP S.A.
304	zw.prawy	S49	1:9	190	drewniane	łtuczeń	na terenie PKP S.A.
305	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	łtuczeń	na terenie PKP S.A.
306	zw.lewy	S49	1:9	190	drewniane	łtuczeń	na terenie PKP S.A.

22 06 2018
 Janusz Kłepo
 Geodeta Uprawniony
 Świadectwo wydane przez MGPIP