

"MAJKOLTRANS" Sp. z o.o.  
ul. Paczkowska 26  
50-503 Wrocław  
NIP 899-24-17-522  
Regon 932674777

Egzemplarz nr 1

# REGULAMIN

## PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

### KOPALNI SUROWCÓW MINERALNYCH

### W PACZKOWIE

odgałęziającej się od stacji PKP PLK S.A. PACZKÓW

Regulamin zawiera 50 ponumerowanych stron, został sporządzony w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.

*Uzgodniono pod  
względem techniczno-  
ruchowym*

  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
Zakład Linii Kolejowych  
45-090 Opole, ul. Księcia Jana Dobrego 1  
(8)

16. 09. 2022

Opole dnia .....

ZASTĘPCA DYREKTORA  
(s. eksploatacyjnych)

Zbigniew Makowski  
(8)

**ZATWIERDZAM**

PREZES ZARZĄDU

Ryszard Antolak

05. 09. 2022

Wrocław dnia .....

## SPIS TREŚCI

<b>ROZDZIAŁ I – POSTANOWIENIA OGÓLNE.....</b>	<b>4</b>
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 .....	5
5.1 PRZEPISY WŁASNE .....	5
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
<b>ROZDZIAŁ II – OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ .....</b>	<b>7</b>
1. TORY .....	7
1.1. Wykaz torów .....	7
1.2. Parametry techniczne torów .....	8
1.3. Pochylenie podłużne torów bocznicy.....	9
2. ROZJAZDY I SKRZYŻOWANIA TORÓW.....	9
2.1. Rozjazd odgałęziający bocznice.....	9
2.2. Rodzaje, typ i parametry techniczne rozjazdów na bocznicę .....	9
3. OBROTNICE SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE .....	9
4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE .....	9
5. SIEĆ TRAKCYJNA .....	9
6. PRZEJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA.....	9
7. WAGI WAGONOWE .....	10
8. INNE URZĄDZENIA .....	10
9. BRAMY KOLEJOWE .....	10
10. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM.....	10
11. POSTERUNKI TECHNICZNE .....	10
12. SYGNALIZATORY WSKAŹNIKI I TABLICE .....	10
13. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ .....	11
<b>ROZDZIAŁ III – PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO .....</b>	<b>12</b>
1. OKRĘGI NASTAWCZE .....	12
2. REJONY MANEWROWE.....	12
3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI .....	12
4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZNĄ .....	12
5. ZASADY JAZY ZE STACJI STYCZNEJ.....	13
6. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU .....	13
7. POZWOLENIE NA JAZDĘ .....	14
<b>ROZDZIAŁ IV – WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ.....</b>	<b>15</b>
1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU .....	15
2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH PO TORACH BOCZNICY.....	16
3. MANEWRY PRZEZ PEZJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA .....	17
4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY .....	17
5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ.....	17
<b>ROZDZIAŁ V – ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ .....</b>	<b>18</b>
1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW... ..	18
2. TABOR KOLEJOWY DEDYKOWANY DO OBSŁUGI BOCZNICY.....	18
3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE .....	18
4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE .....	18
5. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	19

6.	DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW.....	19
7.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWRONYM.....	19
8.	SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW .....	19
9.	ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM .....	20
10.	GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI .....	21
<b>ROZDZIAŁ VI – ORGANIZACJA PRACY MANEWRÓW.....</b>		<b>22</b>
1.	PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.....	22
2.	ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	22
3.	WAŻENIE WAGONÓW.....	23
4.	PLANOWANIE PRACY MANEWRÓW.....	23
5.	POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW .....	23
<b>ROZDZIAŁ VII – OBSŁUGA PUNKTU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO I ŁADUNKOWEGO.....</b>		<b>24</b>
1.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO - ODBIORCZYM.....	24
2.	POSTĘPOWANIE NA PUKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM.....	25
3.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM.....	26
4.	URZĄDZENIA ŁADUNKOWE.....	26
5.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE .....	27
<b>ROZDZIAŁ VIII – TOWARY NIEBEZPIECZNE.....</b>		<b>27</b>
<b>ROZDZIAŁ IX – NADZÓR NAD STANEM TECHNICZYM I UTRZYMANIE.....</b>		<b>28</b>
1.	INFRASTRUKTURA KOLEJOWA.....	28
2.	TABOR KOLEJOWY.....	29
3.	URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	29
<b>OZDZIAŁ X – STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE .....</b>		<b>30</b>
1.	WYKAZ STANOWISK OSÓB ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM ZATRUDNIONYCH NA BOCZNICY .....	30
2.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO .....	30
3.	SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZMINY, STOSOWANA DOKUMENTACJA.....	31
4.	BADANIA LEKARSKIE .....	31
5.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW NADZORU NAD PRACĄ BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	32
6.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY .....	32
7.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOL....	37
8.	WSPÓLNY ZAKRES OBOWIĄZKÓW PRACOWNIKÓW BOCZNICY .....	37
<b>ROZDZIAŁ XI – BEZPIECZEŃSTWO.....</b>		<b>38</b>
1.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO	38
2.	PRACA MANEWRÓW W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH.....	39
	DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZRĄDZCAMI INFRASTRUKTURY .....	40
4.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU .....	41
5.	POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO .....	43
<b>ROZDZIAŁ XII – WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI .....</b>		<b>44</b>
1.	JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE WYZNACZONE DO WSPÓŁPRACY .....	44
2.	TRYB ROSTRZYGANIA SPORÓW Z ZARĄDZĄ INFRASTRUTURY STYCZNEJ.....	45
3.	ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ.....	45
4.	TRYB ROSTRZYGANIA SPORÓW .....	45
<b>ROZDZIAŁ XIII – POSTANOWIENIA KOŃCOWE .....</b>		<b>46</b>
1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU .....	46
2.	SPOSÓB UDOSTĘPNIANIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY .....	46
3.	PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU .....	47
4.	OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU .....	47
<b>ROZDZIAŁ XIV – SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....</b>		<b>48</b>
<b>ROZDZIAŁ XV – ZAŁĄCZNIKI.....</b>		<b>49</b>
1.	WZÓR WYKAZU OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU.....	49
2.	SCHEMATYCZNY BOCZNICY.....	50

# ROZDZIAŁ I

## 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1. BOCZNICA KOLEJOWA

#### 1.1. NAZWA I LOKALIZACJA

1. Pełna nazwa bocznic kolejowej: Bocznic kolejowa Kopalni Surowców Mineralnych w Paczkowie, użytkownikiem bocznic jest MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Skrócona nazwa bocznic: „KSM Paczków”,
3. Adres bocznic: Miejscowość Chałupki 64; 57-225 - Chałupki; gmina Kamieniec Ząbkowicki; powiat Ząbkowice Śląskie; województwo dolnośląskie,

#### 1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA

1. Bocznic jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się od stacji Paczków, linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 137 Katowice – Legnica.
2. Bocznic kolejowa „KSM Paczków” odgałęziona jest od PKP PLK S.A. stacji Paczków od toru stacyjnego nr 2, rozjazdem krzyżowym podwójnym nr 15 na km 166,328,00. Stacja PKP S.A. Paczków położona jest na km 166,107,00 linii 137 pierwszorzędnej, Katowice - Legnica.
3. Początek bocznic, stanowiący punkt styku dróg kolejowych pomiędzy PKP PLK S.A. a bocznicą, położony jest na styku granicy gruntu PKP PLK S.A. i właściciela bocznic mieszcząca się w km 0,198,00 toru 101.
4. Koniec bocznic stanowi kozioł oporowy toru nr 106 w km 1,953,42

#### 1.3. TORY DOJAZDOWE

1. Dojazd do miejsca odgałęzienia bocznic, odbywa się torem stacyjnym nr 2 w stacji PKP PLK S.A. Paczków, natomiast dojazd do torów zdawczo – odbiorczych i ładunkowych bocznic „KSM Paczków” odbywa się torem nr 101.

#### 1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Bocznic kolejowa „KSM Paczków” 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 „KSM Paczków” 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 wchodzi w skład obiektu infrastruktury usługowej,

## 2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ

### 2.1. NAZWA I SIEDZIBA

1. Użytkownikiem bocznicą jest MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Adres użytkownika bocznicą - ul. Paczkowska 26; 50-503 Wrocław.
3. Adres bocznicą - Miejscowość Chałupki 64; 57-225 - Chałupki; gmina Kamieniec Żąbkowicki; powiat Żąbkowice Śląskie; województwo dolnośląskie,
4. Współużytkowników bocznicą nie ma.
5. Właścicielem bocznicą jest Kopalnia Surowców Mineralnych „BYCZEŃ” Kazimierz Rupiński i Ireneusz Machynia Spółka Jawna z siedzibą w Byczeniu, poczta Kamieniec Żąbkowicki (57-230),

### 2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ

1. Podstawą do zarządzania bocznicą przez użytkownika bocznicą jest Umowa nr 01/03/2018 z dnia 2018.03.05. zawarta między właścicielem bocznicą Kopalnia Surowców Mineralnych „BYCZEŃ” Kazimierz Rupiński i Ireneusz Machynia Spółka Jawna a użytkownikiem bocznicą MAJKOLTRANS Sp. z o.o. na kompleksową obsługę bocznicą. 1

## 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 bocznicą:
    - a) Kierownik transportu na bocznicą
    - b) Ustawiacz,
    - c) Manewrowy,
    - d) Prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicą,
    - e) Ekspedytor
  - 2) Przewoźnika kolejowego:
    - a) Maszynista ,
    - b) Ustawiacz,
    - c) Pracownicy obsługi pociągu obsługującego bocznicą.

## 5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE

### 5.1. PRZEPISY WŁASNE

1. Użytkownik bocznicą posiada i stosuje przepisy wewnętrzne, obejmujące swym zakresem całą bocznicą „KSM Paczków”:
  - 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.”.
  - 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.”

- 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.”
- 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.”
- 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.”
- 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.”

## **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 w 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

WYKAZ TORÓW										
Nr toru	Nazwa toru i przeznaczenie	Granica toru od do	Długość całkowita	Długość Użyteczna			Rodzaj		poj. w wag. o dł. 14,5 m	uwagi
				od	do	(m)	szyny	podkłady podsypka		
101	dojazdowy i zdawczo-odbiorczy	R 15 - R 106	1276,10	UKR- 105	UKR 106	542,75	S49	drewno tłuźceń żwir	37	
102	zdawczo-odbiorczy i ładunkowy	R 104 - R 107	619,33	UKR-104	UKR107	567,81	S49	drewno tłuźceń żwir	39	
103	zdawczo-odbiorczy	R 105 - R 107	634,00	UKR 105	UKR 107	581,68	S49	drewno tłuźceń żwir	40	
106	Dojazdowy do punktu ładunkowego, ładunkowy	R 107 - KO	1953,42	Taśmociąg	Z 1	285,60	S49	drewno beton tłuźceń żwir	19	
<b>RAZEM</b>			<b>4482,85</b>	<b>RAZEM</b>		<b>1975</b>	<b>RAZEM</b>		<b>135</b>	

Objaśnienia skrótów:

R - rozjazd

KO - kozioł oporowy

UKR - ukres rozjazdu

Z1 - tarcza zaporowa Z1

#### 1.2 Parametry techniczne torów.

Nr toru	Nazwa / przeznaczenie toru	Typ nawierzchni	Minimalny promień łuku toru	Maksymalna prędkość techniczna jazdy po torze w km	Dopuszczalny nacisk osi na tor [kN]	Rodzaj konstrukcji toru	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8
101	dojazdowy i zdawczo-odbiorczy	S49	R=180	20	206	klasyczny	
102	zdawczo-odbiorczy i ładunkowy	S49	Na odcinku prostym	20	206	klasyczny	
103	zdawczo-odbiorczy	S49	Na odcinku prostym	20	206	klasyczny	
106	Dojazdowy do punktu ładunkowego, ładunkowy	S49	R=345	20	206	klasyczny	

### 1.3 Pochylenia podłużne torów na bocznicy.

1. **TOR – 101** - od rozjazdu 15 tor ułożony jest na spadku 1,5‰ na długości 273 metry, dalej na długości 174 metry tor ułożony jest w poziomie, dalej wzniesienie 2,0‰ na długości 300,88 metra, dalej wzniesienie 1,5‰ do końca toru,
2. **TOR – 102** - Od odgałęzienia rozjazdem 104, na całej swej długości tor ułożony jest na wzniesieniu 1,4‰,
3. **TOR – 103** - Od odgałęzienia rozjazdem 105 na całej swej długości tor ułożony jest na wzniesieniu 1,5‰,
4. **TOR – 106** - od rozjazdu 107 tor ułożony jest na wzniesieniu 5,70‰ na długości 300 metrów, dalej na długości 447 metrów tor ułożony jest w poziomie, dalej wzniesienie 2,30‰ na długości 329 metrów, i dalej do końca tor ułożony jest na wzniesieniu 2,10‰,



## 2. ROZJAZDY SKRZYŻOWANIA TORÓW

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

Numer rozjazdu	Położenie zasadnicze rozjazdu	Sposób przestawiania: "r" - ręczne "m" - mechaniczne "e" - elektryczny	Obsługiwany przez	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.
15ab	Na tor szlakowy nr 2	e	Dyżurnego ruchu stacji Paczków	rozjazd na terenie PKP PLK S.A. obsługiwany i utrzymywany przez pracowników PKP PLK stacji Paczków
15cd	Na tor stacyjny 2	e	Dyżurnego ruchu stacji Paczków	rozjazd na terenie PKP PLK S.A. obsługiwany i utrzymywany przez pracowników PKP PLK stacji Paczków

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

Nr rozjazdu	rodzaj	typ	skos	promień	podrozdne	podsyпка	uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
104	zwyczajny lewy	S49	1:9	190	drewniane	tluczeń	
105	zwyczajny prawy	S49	1:9	190	drewniane	tluczeń	
106	zwyczajny prawy	S49	1:9	190	drewniane	tluczeń	
107	zwyczajny prawy	S49	1:9	190	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. Bocznica kolejowa nie posiada kolejowych obiektów inżynierskich.

## 5. SIEĆ TRAKCYJNA

1. Bocznica kolejowa nie jest wyposażona w sieć trakcyjną.

## 6. PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE I PRZEJŚCIA

1. Na torze dojazdowym 101 poza bocznica, na terenie PKP PLK S.A. znajduje się przejazd kolejowo - drogowy użytku publicznego, kat. D, przecinający w poziomie szyn tor 101 w km 0,182,26 o szerokości 5mb, osygnalizowany z obu stron krzyżami Św. Andrzeja,
2. Na terenie bocznicy zlokalizowane są następujące przejazdy kolejowo-drogowe:
  - 1) Użytku publicznego, kat. D, przecinający w poziomie szyn tor 101 w km 0,440,90 o szerokości 33mb, osygnalizowany z obu stron krzyżami Św. Andrzeja,

- 2) Wewnątrz zakładowy, niekategoryzowany, funkcjonujący dla potrzeb użytkownika boczniczy, przecinający w poziomie szyn tor nr 101 w jego 0,733,05 km, o szerokości 6,0mb, osygnalizowany z obu stron przejazdu krzyżami Św. Andrzeja,
  - 3) Użytku niepublicznego, kat F, funkcjonujący dla potrzeb właściciela boczniczy, przecinający w poziomie szyn tor nr 106 w jego 0,007,62 km, o szerokości 5,0mb, osygnalizowany z obu stron przejazdu krzyżami Św. Andrzeja,
  - 4) Wewnątrz zakładowy, niekategoryzowany, zamknięty, przecinający w poziomie szyn tor nr 106 w jego 0,777,12 km, o szerokości 3,0mb, zamknięty dla ruchu kołowego z obu stron drągami rogatkowymi, zabezpieczonymi przed otwarciem przez osoby postronne,
  - 5) Użytku niepublicznego, kat F, funkcjonujący dla potrzeb właściciela boczniczy, przecinający w poziomie szyn tor nr 106 w jego 1,361 km, o szerokości 5,0mb, osygnalizowany z obu stron przejazdu krzyżami Św. Andrzeja,
3. Na terenie boczniczy wyodrębnionych przejść dla pieszych nie ma.

## **7. WAGI WAGONOWE**

1. Bocznicza kolejowa posiada czynną wagę wagonową, zabudowaną w przenośniku taśmowym do przenoszenia kruszywa z silosu do wagonów. Waga przeznaczona jest do ważenia ładowanego kruszywa.
2. Obsługa wagi zgodnie z instrukcją obsługi, obsługiwana jest przez pracowników Kopalni Surowców Mineralnych w Paczkowie.

## **8. INNE URZĄDZENIA**

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

## **9. BRAMY KOLEJOWE**

1. Na terenie boczniczy kolejowej nie ma bram kolejowych, .

## **10. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM**

1. Na terenie boczniczy nie ma zabudowanych urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.
2. Zabezpieczeniem przed nie uzgodnionymi wyjazdami z boczniczy na tory zarządcy linii kolejowej jest zabudowana w torze 101 na terenie PKP PLK S.A. stacji Paczków wykojeznica Wk-4, uzależniona ze zwrotnicą 15ab.

## **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 PKP PLK S.A. po prawej stronie toru 101 w km 0,156 zabudowana jest tarcza manewrowa Tm14. Utrzymanie i konserwacja tarczy manewrowej nr 14 należy do PKP PLK S.A. ZLK w Opolu, który jest właścicielem tej tarczy manewrowej.
3. Miejsca punktów zdawczo-odbiorczych oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi przy torach 102 i 103 na wysokości km 0,812,09 toru 101.
5. Wskaźniki na terenie boczniczy znajdują się:
  - a) wskaźnik oznaczający granicę bezpiecznego pozostawienia taboru na torach /słupek kresowy wskaźnik W-17 koloru biało czerwonego/ znajduje się w ukresach wszystkich rozjazdów.
  - b) wskaźnik „Z1 Stój”, zlokalizowany przed kozłem oporowym w końcu toru nr 106, w jego 1,945,92 km

### **13. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ**

1. Tory, teren bocznic, place składowe, obiekty i urządzenia ładunkowe bocznic oświetlane są w porze ciemnej światłem elektrycznym rozmieszczonym na całym terenie. Obsługi włączników elektrycznego światła oświetleniowego dokonują wyznaczeni pracownicy przez właściciela bocznicy.
2. Oświetlenie zewnętrzne torów bocznic musi być bezwzględnie włączone w porze ciemnej lub w warunkach ograniczonej widzialności na czas wykonywania pracy manewrowej, obsługi bocznicy i czynności ładunkowych.,

# ROZDZIAŁ III

## PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

### 1. OKRĘGI NASTAWCZE

1. Bocznicą kolejową stanowi jeden okręg nastawczy. Okręg nastawczy stanowią wszystkie, tory na bocznicę wymienione w pkt. 1 rozdziału II i rozjazdy wymienione w pkt. 2.2 rozdziału II. niniejszego regulaminu, 1
2. Posterunków ruchu na i przy bocznicę kolejowej nie ma.

### 2. REJONY MANEWROWE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Bocznicą stanowi jeden okręg manewrowy i jednocześnie jeden rejon manewrowy.
2. Na bocznicę 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 bocznicę muszą się znajdować na torze 106 za rozjazdem 107, zamknięte i zabezpieczone przed uruchomieniem przez nieupoważnione osoby. 1

### 3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznicą posiada łączność telefoniczną ogólnoużytkową Bocznicą posiada łączność ogólnie dostępną z dyżurnym ruchu stacji PKP PLK S. A. Paczków nr telefonu 77 554 2090.
2. W czasie obsługi bocznicę i wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika, stosowana jest radiolączność manewrowa przewoźnika wykonującego pracę manewrową.
3. Lokomotywy bocznicowe oraz ustawiacz użytkownika bocznicę wyposażeni są w radiotelefony przenośne typu SL70R do porozumiewania się drużyny manewrowej użytkownika bocznicę z maszynistą lub prowadzącym pojazdy w obrębie bocznicę. Obsługa radiotelefonów winna się odbyć zgodnie z instrukcją obsługi

### 4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZĄ

1. Przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę, powiadamia użytkownika bocznicę o jej obsłudze, w odpowiednim czasie określonym umową na obsługę bocznicę, umożliwiającym spełnienie przez użytkownika bocznicę warunków do jej obsługi.
2. Obsługa bocznicę może odbywać się tylko wówczas, gdy zostały spełnione następujące warunki na terenie bocznicę:
  - a) Użytkownik bocznicę kolejowej został powiadomiony o jej obsłudze, a przewoźnik został poinformowany przez użytkownika bocznicę o braku przeciwwskazań do jej obsługi;
  - b) przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę, poinformował dyżurnego ruchu stacji Paczków o otrzymaniu od użytkownika bocznicę informacji o przygotowaniu bocznicę do jej obsługi i braku przeszkód do jej obsługi;
  - c) zachowane zostały ukresy we wszystkich rozjazdach na drodze dojazdu do punktów zdawczo odbiorczych na bocznicę;
  - d) na bocznicę 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 Paczków, zasady jazdy pociągu do obsługi bocznicę. .

## 5. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Obsługa bocznicy dokonywana jest grupami manewrowymi wg zasad jazd manewrowych obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., i organizacji obowiązującej u przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
2. Maksymalna ilość wagonów w składzie obsługującym bocznicę nie może przekraczać składów manewrowych o długości nie przekraczającej długości toru zdawczo odbiorczego uzgodnionego do podstawienia z użytkownikiem bocznicę.
3. Grupy manewrowe do obsługi bocznicy wyprawiane są ze stacji Paczków są pchane przez lokomotywę z drużyną manewrową przewoźnika obsługującego w danym momencie bocznicę.
4. Lokomotywa manewrowa po obsłudze bocznicy wraca do stacji Paczków.
5. Grupy manewrowe po obsłudze bocznicy są ciągnięte przez lokomotywy manewrowe przewoźnika kolejowego do stacji Paczków.
6. Grupy manewrowe do obsługi bocznicy wyprawiane ze stacji Paczków wyprawiane są na sygnał zezwalający na odpowiednim dla jazdy sygnalizatorze. Wjazd taboru z toru dojazdowego 101 do stacji Paczków po obsłudze bocznicy odbywa się na sygnał zezwalający na tarczy manewrowej nr 14 usytuowanej w km 0,156,25 toru dojazdowego 101.
7. Podczas wykonywania manewrów przez przejazd drogowe usytuowane na torze dojazdowym 101 w km 0,182,26 oraz 0,440,85 należy zachować szczególną ostrożność. Podczas manewrowania przez te przejazdy kolejowo drogowe, kierujący pracą manewrową przewoźnika obsługującego bocznicę winien zatrzymać manewrujący tabor przed przejazdem kolejowo - drogowym, wstrzymać ruch kołowy na przejeździe kolejowo drogowym a następnie zezwolić stosownym sygnałem manewrowym maszyniście na spychanie składu manewrowego. W razie dłuższego manewrowania przez przejazd kolejowo drogowy, należy umożliwić przepuszczenie oczekujących pieszych i pojazdów drogowych w odstępach nie większych niż 10 minut. Należy niezwłocznie przerwać manewry na przejeździe drogowym dla przepuszczenia pojazdów drogowych uprzywilejowanych, będących w akcji i dających odpowiednie sygnały.

## 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 15 oraz wykolejnica Wk 4, podczas obsługi bocznicy obsługiwane są przez dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Paczków,
  - b) zwrotnice rozjazdów nr 104, 105 podczas obsługi bocznicy obsługiwane są przez kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika,
  - c) zwrotnice rozjazdów nr 104, 105, 106 i 107 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.

1. Zasadnicze położenie, sposób obsługi (nastawiania), uzależnienia rozjazdów i wykolejnic na bocznicach:

Numer rozjazdu/ Wykolejnicy	Położenie zasadnicze Rozjazdu/wykolejnicy	Sposób przestawiania: "r" – ręczny "m" – mechaniczny "e" – elektryczny	Obowiązek przestawienia zwrótnicy należy do	Przystosowanie zwrótnicy do lokalnego nastawiania	Wyposażenie rozjazdu w latarnię	Uzależnienia kluczowe
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
15ab	na tor szlakowy nr 2	e	Dyżurny ruchu PKP PLK S.A. stacji Paczków	nie	tak	
15cd	Na tor stacyjny 2	e	Dyżurny ruchu PKP PLK S.A. stacji Paczków	nie	tak	
104	po torze 101	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznic, drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	
105	po torze 101	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznic, drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	
106	na tor nr 101	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznic,	nie	nie	
107	na tor 103	r	- drużyna manewrowa użytkownika bocznic,	nie	nie	

## 7. POZWOLENIE NA JAZDĘ

- Pozwolenie na jazdę taboru manewrowego przewoźnika ze stacji Paczków na tor dojazdowy 101 wydaje dyżurny ruchu PKP PLK S.A. stacji Paczków za pomocą sygnału na stosownym sygnalizatorze lub za pomocą urządzeń radiołączności.
- Pozwolenie na jazdę z toru dojazdowego 101 na stację Paczków wydaje dyżurny ruchu PKP PLK S.A. stacji Paczków za pomocą tarczy manewrowej 14 lub za pomocą urządzeń radiołączności.
- Pozwolenie na jazdę na bocznicach podaje ustawiacz kierujący pracą manewrową, dla jazd taboru użytkownika,
- Ustawiacz, lub kierujący pracą manewrową przewoźnika obsługującego bocznicę, daje pozwolenie na jazdę manewrową podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych.
- 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, 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 bocznic 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 obręcz kół).
8. Z uwagi na niezelektryfikowane tory linii kolejowej nr 137 na stacji Paczków 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 bocznicy, 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 bocznicy.
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
3.	Podczas przejazdu przez przejazdy kolejowo - drogowe	10 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
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. Lokalizacje przejazdów kolejowo-drogowych na terenie bocznicy wskazano w pkt. 6 rozdziału II niniejszego regulaminu.
2. Na czas przejazdu lokomotywą luzem lub składem manewrowym przez przejazdy kolejowo drogowy lub w bezpośrednią strefę tych przejazdów, kierujący manewrami ustawiaacz użytkownika bocznicy lub przewoźnika wykonujący te manewry, zatrzymuje skład manewrowy przed przejazdem kolejowo-drogowym i przejmuje strzeżenie na miejscu, dokonując zatrzymania pojazdów drogowych i pieszych sygnałem drogowym D-7. Po wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego podaje odpowiednie sygnały do jazd manewrowych ruchu kolejowego. Po zakończeniu manewrów przez przejazd kolejowo drogowy strzegący przejazd kolejowo drogowy daje kierowcom pojazdów drogowych i pieszym zezwolenie na dalszą jazdę lub przejście przez ten przejazd.
3. 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 ma 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. Paczków przez drużynę manewrową i lokomotywę użytkownika bocznicy. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy powinni być przeszkoleni z warunków miejscowych stacji PKP PLK S.A. Paczków. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy przejmują wszystkie obowiązki przewoźnika kolejowego wynikające z niniejszego regulaminu i regulaminy technicznego stacji Paczków.

# 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 uciążu:

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 106 w km 1,4 na wysokości posterunku ochrony zakładu, zamknięta i zabezpieczona przed uruchomieniem przez nieupoważnione osoby.

### 4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Obsadę lokomotywy manewrowej użytkownika bocznic „KSM Paczków” stanowi jeden maszynista (pracownik posiadający uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej).
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 bocznicy „KSM Paczków”, jeden ustawiacz oraz dodatkowo jeden manewrowy (szkolenie na ustawiacza) w zależności od potrzeb.
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 bocznicy.

## **6 .DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW**

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

## **7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM**

1. W czasie manewrów lokomotywa manewrowa musi się znajdować na początku składu (ciągnięcie) lub na końcu składu (pchanie).
2. Usytuowanie lokomotywy manewrowej, podczas wykonywania pracy manewrowej, w środku składu manewrowego, między wagonami jest zabronione.

## **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 lokomotywy manewrowej do wagonów może być dokonywane przez maszynistę,
6. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast docięnięcie 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, a następnie sprzęgi ogrzewcze i połączenie elektryczne, dopiero po tym otworzyć kurki powietrzne i ogrzewcze. Przy rozłączaniu wagonów czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego, a po tym w parowym przewodzie ogrzewczym kurek od strony źródła ogrzewania. Rozłączone sprzęgi hamulcowe i ogrzewcze należy założyć na wsporniki.
11. Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, ogrzewczego, 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 łączonogowego 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 wagonu.
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 zwiisać 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

1. Tory boczniczy zlokalizowane są na pochyleniu toru wynoszącym do 2,3‰, a na torze dojazdowym nr 101 ze wzniesieniem do 2,0‰. Dokładne pochylenia podłużne torów wskazano w punkcie 1,3 rozdziału II niniejszego regulaminu oraz planie schematycznym boczniczy kolejowej.
2. Wagony przewidziane na postój muszą być zabezpieczone przed możliwością zbiegnięcia, przemieszczenia się.
3. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem w każdym przypadku po ukończeniu manewrów oraz przed odłączeniem środka trakcyjnego.
4. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem, przemieszczeniem się, dokonuje się przez sprzęgnięcie taboru, wyłożenie płoza hamulcowego pod skrajne koło wagonu od strony spadku, oraz dodatkowo zakręcenia hamulca ręcznego na posiadającym czynne hamulce ręczne pierwszego wagonu od strony spadku.
5. Pozostawianie wagonów po zakończeniu pracy manewrowej oraz od momentu podstawiania taboru na bocznicę do momentu jego zabrania z boczniczy przez przewoźnika bez zabezpieczenia, jest zabronione.
6. Podczas wykonywania czynności za i wyładunkowych, wagony powinny być zabezpieczone przed przemieszczeniem się jak wskazano w pkt 4.
7. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem: kamieni, kawałków drewna, blach, żelaza itp. przedmiotów nie przystosowanych do tego celu.
8. Podczas zabierania wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego, przed daniem sygnału do odjazdu, drużyna manewrowa przewoźnika zobowiązana jest odkręcić hamulce ręczne i usunąć płozy hamulcowe oraz złożyć je w odpowiednich dla lokalizacji stojakach.
9. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, przemieszczeniem się na boczniczy odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika lub kierujący manewrami użytkownika boczniczy, każdy w przypadku wykonywania przez siebie manewrów, natychmiast po ich zakończeniu, albo po odstawieniu przetaczanego taboru przed odłączeniem środka trakcyjnego.

10. Uchylenie zabezpieczenia (płóz hamulcowych, odkręcenie hamulców ręcznych) należy do kierujących manewrami ustawiacza przewoźnika lub użytkownika bocznicy, każdego z nich w przypadku zabierania przez siebie wagonów przed udzieleniem zezwolenia na jazdę.
11. Sprawdzenie właściwego zabezpieczenia taboru po podstawieniu wagonów na bocznicę dodatkowo należy do kierującego manewrami ustawiacza użytkownika bocznicy.
12. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na bocznicy poza jej obsługą odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiacz użytkownika bocznicy.

## **10. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI**

1. Do zabezpieczenia taboru kolejowego na bocznicy stosowane są płozy hamulcowe.
2. Płozy hamulcowe odcznowane są znakiem bocznicy „PA” oraz kolejnymi numerami od 1 do 6 i są zlokalizowane:
  - a) w stojaku przy tablicy „Punkt zdawczo-odbiorczy” – 4 płozy hamulcowe;
  - b) na każdej lokomotywie użytkownika bocznicy – po 2 płozy hamulcowe, za które w czasie pracy odpowiedzialny jest maszynista lokomotywy.
3. Płozy hamulcowe nie użyte do zabezpieczania taboru muszą być umieszczone na stojaku do tego przeznaczonym.
4. Za stan, ilość i właściwe stosowanie płóz hamulcowych na bocznicy odpowiada użytkownik bocznicy.

# 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. Paczków, niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowej, obowiązującego rozkładu jazdy pociągów oraz planu obsługi bocznicy jeżeli występuje.
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 bocznicy przez przewoźnika jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika.
4. Na bocznicy obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może wykonywać manewrów więcej niż jedna lokomotywa manewrowa.
5. W czasie obsługi bocznicy kolejowej przez przewoźnika kolejowego lokomotywy manewrowe użytkownika bocznicy muszą się znajdować na torze 106 na wysokości placu załadunku kołowego w km 1,497 – 1,626.
4. Po wyjeździe taboru manewrującego ze stacji Paczków i dojechaniu do stylu przediglicowego rozjazdu 104 grupa manewrująca zatrzymuje się.
5. Czynności kierującego manewrami przewoźnika po zatrzymaniu pociągu przed stykiem przediglicowym rozjazdu odgałęziającego bocznicę nr 2:
  - 1) układa zwrotnice bocznicy rozjazdów 104 i 105 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 104 na odpowiedni do sytuacji eksploatacyjnej wolny tor na bocznicę.
6. Po podstawieniu wagonów na tor zdawczo odbiorczy, po odjechaniu lokomotywy przewoźnika od składu manewrowego, użytkownik bocznicy może przystąpić do zabrania wagonów z torów zdawczo – odbiorczych na tor ładunkowy. Układa w tym celu zwrotnice bocznicy rozjazdów 104, 105, 106 i 107 do położenia odpowiadającego założonej jazdy manewrowej odpowiedniej dla sytuacji eksploatacyjnej,

### 2. ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Podczas zabierania wagonów z torów ładunkowych na tor zdawczo odbiorczy, użytkownik bocznicy może przystąpić do podstawiania wagonów z torów zdawczo – odbiorczych na tor ładunkowy, układa zwrotnice bocznicy rozjazdów 104, 105, 106 i 107 do położenia odpowiadającego założonej jazdy manewrowej odpowiedniej dla sytuacji eksploatacyjnej i przestawia wagony na tory zdawczo – odbiorcze 101, 102 lub 103.
2. Licencjonowany przewoźnik kolejowy po podstawieniu wagonów na tor zdawczo – odbiorczy przez użytkownika bocznicy, może przystąpić do realizacji zabierania wagonów z toru zdawczo odbiorczego na stację PKP PLK S.A. Paczków. Realizacja ta odbywa się na zasadach jazdy manewrowej w ten sposób że kierujący manewrami przewoźnika przed wyjazdem z bocznicy po dokonaniu jej obsługi, za rozjazd nr 104:
  - 1) po ułożeniu drogi przebiegu dla jazdy z bocznicy za rozjazd nr 104, udziela zezwolenia odpowiednimi sygnałami manewrowymi na w/w jazdę,
  - 2) po wyjeździe z bocznicy i zatrzymaniu składu manewrowego (lokomotywy luzem) za stykiem przediglicowym rozjazdu nr 104, przekłada zwrotnicę w/w rozjazdu do położenia zasadniczego,
  - 3) po wykonaniu czynności jak w ppkt. 1) ÷ 2) udziela zezwolenia na jazdę manewrową do stacji Paczków.
  - 4) Wjazd grupy manewrowej do stacji Paczków po obsłudze bocznicy odbywa się na sygnał jazdy manewrowa dozwolona na tarczy manewrowej podany przez dyżurnego ruchu tej stacji..

### **3. WAŻENIE WAGONÓW**

1. Na terenie bocznic nie ma czynnej wagi wagonowej i nie dokonuje się ważenia wagonów wagą wagonową.
2. Przenośnik taśmowy do przenoszenia kruszywa z silosu do wagonów wyposażony jest w elektroniczną wagę przeznaczoną do ważenia ładowanego kruszywa.
3. Obsługa wagi zgodnie z instrukcją obsługi, obsługiwana jest przez pracowników Kopalni Surowców Mineralnych w Paczkowie.

### **4. PLANOWANIE PRACY MANEWRWEJ**

1. Organizowanie i planowanie pracy manewrowej na bocznic należy do obowiązków kierownika transportu kolejowego na bocznic.
2. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez przewoźnika podczas obsługi bocznic należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika.
3. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez drużynę manewrową użytkownika bocznic należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza bocznic.
4. Celem wykonywania pracy manewrowej na bocznic jest:
  - 1) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów zdawczo-odbiorczych;
  - 2) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych;
  - 3) przestawianie pojedynczych wagonów, grup wagonów z jednego toru na drugi;
  - 4) przetaczanie pojedynczych wagonów i grup wagonów po torze.
5. Kierujący manewrami ustawiacz użytkownika bocznic odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi punktów ładunkowych.
6. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi bocznic tj. jej punktów zdawczo-odbiorczych.

### **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 bocznic.
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. Punkty zdawczo-odbiorcze bocznic kolejowej zlokalizowane są na bocznicowych torach nr 101, 102 i 103.
2. Miejsca punktów zdawczo-odbiorczych oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi przy torach 102 i 103 na wysokości km 0,812,09 toru 101.
3. Ekspedytor użytkownika bocznic lub w przypadku jego braku wyznaczony przez kierownika transportu na bocznic, pracownik, współpracuje z ustawiaczem przewoźnika w czasie obsługi bocznic w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym bocznic.
3. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznicę, odbywa się na podstawie „planu obsługi bocznic” opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznic, bez planu jeżeli takiego nie opracowano lub na podstawie rozkładu jazdy pociągów.
4. Poza planem obsługi wagony mogą być podstawione lub zabrane z bocznic tylko za obopólnym uzgodnieniem przewoźnika z użytkownikiem (właścicielem) bocznic i za zgodą zarządcy linii kolejowej.
5. W przypadku dokonywania pozaplanowych obsługa, przewoźnik w odpowiednim dokumencie zdawczym zaznacza, czy obsługa pozaplanowa jest dokonywana ze względów eksploatacyjnych, czy też na żądanie użytkownika (właściciela) bocznic.
6. 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 bocznic.
7. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z bocznic ustawiacz przewoźnika, natomiast użytkownika bocznic reprezentuje na punkcie zdawczo-odbiorczym bocznic ekspedytor użytkownika bocznic lub w przypadku jego braku inny pracownik wyznaczony przez kierownika utrzymania ruchu.
8. Ustawiacz przewoźnika przy podstawianiu wagonów na punkt zdawczy, w rubryce „podstawiono dnia ...” wpisuje faktyczny czas podstawienia, a przedstawiciel bocznic potwierdza ten fakt w rubryce „odebrał dnia ...”. Zapisy muszą być dokonywane na oryginale, który otrzymuje przyjmujący wagony i kopii wykazu, którą zatrzymuje przedstawiciel przewoźnika.
9. Podczas przyjmowania na punkcie zdawczo - odbiorczym podstawionych próżnych wagonów pod ładunek, 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.
10. 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.
11. Przedstawiciel użytkownika bocznic może odmówić przyjęcia wagonów nie nadających się pod ładunek na punktach ładunkowych bocznic, co powinien odnotować w dokumencie zdawczym.
12. Przewoźnik obsługujący bocznicę może uważać, że wagony przez niego podstawione zostały przez użytkownika bocznic przyjęte bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika bocznic nie zgłosił się na punkcie zdawczo - odbiorczym po odbiór przekazywanych wagonów:
  - 1) w czasie ustalonym w planie obsługi bocznic;
  - 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 bocznic nieobecny”.
13. 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 bocznic. Powyższe powinno być odnotowane w dokumencie zdawczym i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika i przyjmującego przedstawiciela użytkownika bocznic.



14. O wagonach gotowych do zabrania z bocznic, użytkownik bocznicy 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 bocznicy miejscu jeżeli taka umowa z przewoźnikiem jest zawarta.
15. 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.
16. 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 bocznicy obowiązany jest ponownie zgłosić gotowość wagonu. Drużyna manewrowa przewoźnika wyłącza taki wagon ze składu wagonów zgłoszonych do zabrania.
17. Na punkcie zdawczo - odbiorczym w przekazaniu wagonów jako przedstawiciel bocznicy uczestniczy ekspedytor użytkownika bocznicy lub w przypadku jego braku wyznaczony przez kierownika transportu na bocznicę pracownik z trzecim egzemplarzem zawiadomienia – dokumentu odbiorczego. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika bocznicy do zabrania, ustawiacz przewoźnika odnotowuje we wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia, dokumentu odbiorczego.
18. Przedstawiciel bocznicy 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 bocznicy, ustawiacz przewoźnika odnotowuje w w/w dokumencie uwagę: „przedstawiciel bocznicy nieobecny”.

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

1. Jeżeli w wagonach, po zakończeniu czynności ładunkowych nie pozamykano drzwi lub nie pozakładano części wagonowych na swoje miejsce i nie zabezpieczono ładunku przed kradzieżą, wypadnięciem, wysypem lub stwierdzono uszkodzenie wagonu, itp., ustawiacz przewoźnika może odmówić przyjęcia i zabrania z bocznic takich wagonów.
2. Jeżeli nieprawidłowości ujawnionych przy przekazywaniu wagonów nie można usunąć natychmiast, przewoźnik zabiera grupę wagonów poprzedzający kwestionowany wagon. Użytkownik bocznicy zobowiązany jest doprowadzić usterkowane wagony lub przesyłkę do należytego stanu.
3. Użytkownik bocznicy 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 pozdejmwowanie 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 kłonicy, 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 bocznicy.
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, ciągłowo zderzakowych, ramy oraz pudła wagonu, nie przyjmować wagonu i zażądać komisyjnego sprawdzenia stanu technicznego wagonu przez uprawnionego pracownika przewoźnika.

### **3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM.**

1. Wagony przygotowane do zabrania z punktów ładunkowych bocznic 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 ustawiacza 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 bocznicę, bowiem w takim stanie mogły przybyć na bocznicę; jeżeli natomiast braki powstały w trakcie pobytu wagonu na bocznicy, należy je bezwzględnie szybko uzupełnić, a fakt ten zgłosić 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**

1. Punkty ładunkowe dla załadunku i rozładunku wagonów zlokalizowane są na torach nr 102 i 106.
2. Załadunek wyrobów gotowych - grysów kamiennych na wagony odbywa się przy użyciu samojezdnych kołowych ładowarek przeznaczonych do wykonywania takich prac przy torze 102 i 106.
3. Załadunek wagonów przy torze 106 dokonywany jest przy pomocy elektrycznego górniczego przenośnika transportowego PTG – 1000 o mocy 30 KW, który jest zainstalowany przy punkcie ładunkowym w km 1,660,32 toru 106. Szerokość taśmy przenośnika wynosi 1000 mm, a jego wydajność 8 ton na minutę. Przenośnik wyposażony jest w elektroniczną wagę przeznaczoną do ważenia ładowanego kruszywa.
4. Na czas wolny od pracy, urządzenia ładunkowe powinny być unieruchomione i zabezpieczone przed uruchomieniem przez osoby nieupoważnione. Zabezpieczenia dokonuje i odpowiedzialność ponosi operator przydzielonego do obsługi urządzenia

## 5. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE

1. Czynności ładunkowe na boczniczy wykonywane są na torach nr 102 i 106.
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 boczniczy, kierujący manewrami ustawiacz użytkownika boczniczy obowiązany jest:
  - a) sprawdzić, czy nie odbywa się załadunek lub wyładunek wagonów;
  - b) sprawdzić, czy nie dokonuje się naprawy wagonów lub ich czyszczenia;
  - 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 boczniczy 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. Na boczniczy nie są realizowane przewozy towarów niebezpiecznych.

# ROZDZIAŁ IX

## NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE

1

### 1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

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

1. Przeprowadzanie oględzin, badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznicy należy do obowiązku użytkownika bocznicy.
2. Utrzymanie torów, rozjazdów i urządzeń torowych w granicach właściciela bocznicy na torze dojazdowym, torach zdawczo – odbiorczych oraz torach ładunkowych, odchwaszczania torów bocznicy 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 bocznicy.
5. **Badanie techniczne torów** - składa się z oględzin i pomiarów torów oraz ustalenia stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów nawierzchni (szyn, podkładów, złączek), 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 przeszkolenie 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 bocznicy.
7. **Badanie techniczne i pomiar rozjazdów** składa się z oględzin i pomiarów rozjazdów oraz ustalenia stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów nawierzchni. Odbývają 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 bocznicy dokonuje ustawiacz użytkownika bocznicy, posiadający odpowiednie przeszkolenie, na bieżąco, nie rzadziej jednak niż raz w tygodniu we wtorek. Gdy wtorek jest dniem wolnym od pracy, lub gdy bocznica nie była eksploatowana przez okres dłuższy niż 7 dni, oględziny należy wykonać w dniu wznowienia eksploatacji bocznicy. 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 bocznicy.
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 bocznicy i kontroli okresowej stanu użytkowego bocznicy 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. Ustawiacz bocznicy powinien być powiadomiony o wykonywanych robotach torowych. W przypadku awaryjnych robót na torze dojazdowym oraz torach zdawczo – odbiorczych które ograniczały by przyjęcie wagonów z sieci PKP PLK S.A. kierownik transportu na bocznicy powinien powiadomić o powyższym dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. Paczków,

11. Utrzymanie oświetlenia zewnętrznego na torach bocznicowych zgodnie z wymaganymi przepisami należy do właściciela bocznic.
12. O wszelkich planowych robotach związanych z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznicowym torze dojazdowym nr 101, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej lub wiążące się z bezpieczeństwem pracy ludzi i/lub taboru kolejowego, muszą być poinformowani:
13. Przewoźnicy kolejowi planujący podstawianie wagonów na bocznicę,
14. Naczelnik PKP PLK SA, Sekcji Eksploatacji Kamieniec Żąbkowicki reprezentujący zarządcę infrastruktury kolejowej do której bocznicą jest podłączona.
15. 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.

## **2. TABOR KOLEJOWY**

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

## **3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

1. Bocznicą nie posiada i nie dzierżawi 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 OSÓB ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM ZATRUDNIONYM NA BOCZNICY:

1

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 bocznicy oraz licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługujący bocznice, każdy w stosunku do własnych pracowników.
3. 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.
4. Pracownicy zatrudnieni przy prowadzeniu ruchu kolejowego muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia, a także egzamin kwalifikacyjny i autoryzacyjny na dane stanowisko.

### 3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA 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 boczniczy związani z ruchem kolejowym:
  - 1) ustawiacz;
  - 2) manewrowy;
  - 3) prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej,
3. Szkolenia okresowe, ustalone w terminach określonych przez kierownictwo użytkownika boczniczy 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 boczniczy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. we Wrocławiu
5. W szkoleniu okresowym muszą uczestniczyć pracownicy boczniczy wskazani w ppkt 1 oraz inni pracownicy związani z transportem kolejowym wg uznania przez kierownictwo właściciela boczniczy.
6. Częstotliwość szkoleń ustala kierownictwo użytkownika boczniczy.
7. Obecność na szkoleniach okresowych dla pracowników boczniczy 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 boczniczy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. we Wrocławiu

### 4. BADANIA LEKARSKIE

1. Badania lekarskie pracownicy związani z zakresem pracy boczniczy 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:
  - 1) ustawiacz – raz w roku badania okresowe, oraz raz na cztery lata badania psychologicznej przydatności zawodowej;
  - 2) manewrowy - raz w roku badania okresowe oraz raz na cztery lata badania psychologicznej przydatności zawodowej;
  - 3) prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy 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 Bocznicy:

Kierownik transportu na bocznicy jest odpowiedzialny jest za:

1. Kierowanie transportem kolejowym.
2. Zapewnienie ciągłości ruchu kolejowego na torach bocznicy.
3. Opracowywanie wniosków w zakresie modernizacji i mechanizacji transportu kolejowego.
4. Przedkładanie do dyrekcji wniosków do planów inwestycyjnych i kapitalnych remontów w zakresie środków transportu kolejowego i urządzeń ładunkowych.
5. Racjonalne wykorzystanie podległego personelu oraz stałe podnoszenie jego kwalifikacji.
6. Wyciąganie właściwych wniosków z analizy powstałych awarii i stosowanie odpowiednich środków profilaktycznych celem zapewnienia bezawaryjnej pracy taboru kolejowego, zapewniając w ten sposób ciągłość przewozów.
7. Przeprowadzanie kontroli na stanowiskach pracy w zakresie wykonywanych przez pracowników czynności.
8. Kierownik transportu na Bocznicy jest w stałym kontakcie z przewoźnikami kolejowymi w sprawie podstawiania i zabierania wagonów z bocznicy,
9. Dopilnowuje planowych obsług punktu zdawczo-odbiorczego bocznicy,
10. Zgłasza codziennie ilość zamówionych wagonów pod załadunek.
11. Dopilnowuje okresowego szkolenia pracowników mających styczność z pracą transportu kolejowego oraz zaznajamiania ich z obowiązkami przepisami, zarządzeniami dyrekcji i regulaminem transportu kolejowego.
12. Przestrzega terminów egzaminów okresowych, badań okresowych lekarskich pracowników zatrudnionych w transporcie kolejowym oraz szkoleń z BHP i dokumentację w tym zakresie,
13. Dbą o wyposażenie osobiste pracowników w służbie tj.: ubrania ochronne, rękawice, obuwie, sprzęt: latarki, gwizdki.
14. Kontroluje czy pracownicy stawili się do pracy punktualnie i trzeźwi,
15. Czuwa aby praca ustawiacza, maszynisty lokomotywy odbywała się zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
16. Kontroluje dokumentację obrotu wagonów , dokumentację zdawczo odbiorczą wagonów, jak również rozliczenie należności i opłaty pobierane przez przewoźników.
17. Sprawuje bezpośredni nadzór nad pracą transportu kolejowego.
18. Zawiadamianie Dyrektora ds. Eksploatacji MAJKOLTRANS o sytuacji w zakresie eksploatacyjnym na terenie bocznicy jak również o wszystkich stwierdzonych nieprawidłowościach.
19. Udział w komisjach na temat bocznicy i przygotowanie na polecenie zwierzchników stosownej dokumentacji.
20. Zaznajamianie zatrudnionych pracowników na bocznicach z zakresem ich obowiązków na wyznaczonych stanowiskach pracy, dokonywanie szkoleń praktycznych i stanowiskowych.
21. Podejmowanie niezbędnych działań w celu usunięcia nieprawidłowości w pracy stwierdzonych na bocznicy.
22. Współpracę z właścicielem bocznicy w zakresie terminowości realizacji wykonania załadunków i innych spraw związanych umową,
23. W przypadku braku ekspedytora przejmuje jego obowiązki,
24. Terminowe sporządzenia miesięcznych harmonogramów pracy i ich właściwa realizacja.
25. Szkolenie wstępne i stanowiskowe BHP dla podległych pracowników bocznicy.
26. Jakość pracy pracowników na podległych bocznicach.
27. Realizację zadań nałożonych przez zwierzchników,
28. Gospodarkę paliwami na bocznicy,
29. Wydawania poleceń i decyzje na bocznicy

### Nadzorowanie:

1. Wyposażenia posterunków pracy w niezbędne przepisy, instrukcje służbowe i ich aktualizacja,
2. Wyposażenia posterunków w niezbędny sprzęt, dzienniki i książki,
3. Prawidłowej eksploatacji urządzeń i powierzonego mienia obsługiwanych przez pracowników bocznicy,



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 właściciela bocznicy,
7. Terminowego i rzetelnego prowadzenia dokumentacji i sprawozdawczości z powierzonego zakresu,
8. Wykonywanie bieżącej kontroli w zakresie dyscypliny pracy na podległej bocznicy.

Specjalista ds. Handlu i Transportu posiada uprawnienia wnioskowania do Dyrektora ds. Eksploatacyjnych MAJKOLTRANS w sprawie:

1. Karania i nagradzania pracowników bocznicy,
2. Poprawy warunków BHP,
3. Usprawnienia pracy bocznicy,
4. Wyposażenia podległej bocznicy w środki techniczne.

Dyrektor ds. eksploatacyjnych MAJKOLTRANS może przydzielić inne czynności Kierownikowi Transportu na Bocznicy, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.

## **6. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z PRACĄ MA- NEWROWĄ ORAZ PRACĄ ŁADUNKOWĄ**

### **I. Ekspedytor bocznicy:**

Ekspedytor podlega bezpośrednio Kierownikowi Transportu na Bocznicy. Do obowiązków ekspedytora należy:

1. Organizowanie pracy zapewniającej ciągłości ruchu kolejowego na bocznicy i ciągłość prac załadunkowych.
2. Organizuje pracę spedycji kolejowej w taki sposób, aby nie spowodować zbędnego postoju wagonów,
3. Zamawia wagony przewoźników zgodnie z Prawem Przewozowym, pod załadunki.
4. Sporządzenie dokumentów przewozowych na podstawie dostarczonych dokumentów WZ z magazynu właściciela bocznicy zgodnie z Prawem Przewozowym i przepisami przewoźnika.
5. Dostarczanie dokumentów przewozowych do przewoźnika,
6. Zdawanie wagonów przewoźnikowi na podstawie ustalonych przepisami przewoźnika dokumentów,
7. Utrzymywanie stałego kontaktu ze stacją Paczków w celu uzyskania informacji o nadchodzących wagonach pod adres bocznicy.
8. Informowanie osób odpowiedzialnych za rozładunek wagonów o ustalonych przez przewoźnika terminach 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 właściciela bocznicy.
11. Rejestrowanie i zgłaszanie przełożonemu postojów wagonów i wynikających z tego kosztów.
12. Terminowe przekazywanie wagonów przewoźnikom,
13. Prowadzenie dokumentacji związanej z pracami ładunkowymi na bocznicy,
14. Informowanie dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Paczków o wszelkich sytuacjach uniemożliwiających podstawienie lub zabranie wagonów.
15. Przestrzeganie obowiązujących przepisów BHP i p.poż.
16. Przestrzeganie zasad i postanowień Regulaminu zakładowego głównie dyscypliny pracy.
17. Dbanie o dobry stan posiadanego sprzętu i urządzeń.
18. Zgłaszanie Kierownikowi Transportu na Bocznicy o zauważonych nieprawidłowościach i uchybieniach.
19. Natychmiastowe powiadamianie o każdym wypadku mającym miejsce na terenie bocznicy.
20. Kierownik Transportu na Bocznicy może przydzielić ekspedytorowi inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.

## II. Kierujący manewrami na boczniczy ustawiacz użytkownika boczniczy:

1. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
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. Na terenie całej boczniczy ustawiaczowi bez względu na okoliczności nie wolno odrzucać wagonów.
4. 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.
5. Kierownik manewrów może jednoosobowo przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego nie więcej niż 8 osi.
6. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej. Zabrania się do wykonywania pracy manewrowej używać więcej jak jednej lokomotywy.
7. Rejestruje w prowadzonym przez siebie dzienniku telefonicznym z podaniem godziny odjazdu (przyjazdu) wszelkie jazdy manewrowe po torze dojazdowym nr 401 zapisem: („Jm1", „Jm3", „Jm5" wyjazdy) lub („Jm2", „Jm4", „Jm6" przyjazdy) rozpoczynając kolejność numeracji od godz. 00.01, a kończąc o godz. 24.00.
8. Porozumiewa się z dyżurnym ruchu stacji Paczków w sprawach jazd składów manewrowych torem dojazdowym nr 101.
9. Uzgadnianie z dyżurnym ruchu stacji Paczków rozpoczęcie jazdy manewrowej po torze dojazdowym nr 101.
10. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
  - a) zgłosić swoją obecność kierownikowi transportu na boczniczy,
  - b) przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią,
  - c) zapoznać się z poleceniami Kierownika Transportu na Boczniczy i operatywnym planem pracy manewrowej,
  - d) sprawdzić skład drużyny lokomotywowej, przepisowe ubranie maszynisty (kierującego pojazdem kolejowym) i wyposażenie w przybory sygnałowe, oraz ich stan psychofizyczny,
  - e) sprawdzić osygnalizowanie, 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 i oświetlenia,
  - i) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim maszynistę (prowadzącego pojazdy kolejowe),
  - j) przed podaniem sygnału na jazdę manewrową sprawdza czy droga przebiegu jest prawidłowo przygotowana.
13. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków ustawiacza należy:
  - a) kierowanie pracą manewrową,
  - b) obsługa punktów ładunkowych na boczniczy 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 boczniczy,
  - 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 Kierownika 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.
14. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
  15. 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).
  16. 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).
  17. 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 odbiorcę wagonów i kierownika transportu na bocznicę.
  18. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) na bocznicę oraz przejmującemu pracę ustawiaczowi.
  19. Ustawiacz ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
  20. 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.
  21. Do obowiązków ustawiacza należy także czyszczenie i uszczelnianie wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów (posiadających drzwi). Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
  22. O przerwie w pracy manewrowej mającej trwać powyżej 30 minut, ustawiacz powinien powiadomić o tym maszynistę (kierowcę lokomotywki) lokomotywy.
  23. Ustawiacz powinien spełniać warunki określone w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans sp. z o.o. MKT-11.

24. W zakresie wykonywanych obowiązków współpracuje z ustawiaczem przewoźnika.
25. Kierownika Transportu na Bocznicę może przydzielić ustawiaczowi na bocznicę, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.

### **III. Maszynista lokomotywy użytkownika bocznicę, prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę:**

1. Maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) podlega bezpośrednio ustawiaczowi,
2. Maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) wykonująca manewry powinna obserwować:
  - a) sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
  - b) prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, itp.,
  - c) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód dojazdu (ludzie na torze, pojazdy drogowe w skrajni, itp.),
  - d) czy tabor znajduje się w granicach ukresów.
3. Maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) powinien znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszego regulaminu i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
4. Maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami.
5. Podczas manewrowania maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) powinien znajdować się na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być przez niego dozorowany.
6. Maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) może na polecenie ustawiacza sam układać drogę przebiegu dla jazdy lokomotywy luzem lub z jednym wagonem, oraz sprzęgać i rozsprzęgać lokomotywę z twarem.
7. Maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed zbiegnięciem, samo uruchomieniem lub uruchomieniem przez osoby niepowołane. Na opuszczenie lokomotywy przez maszynistę (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) musi wyrazić zgodę ustawiacz.
8. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
9. Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) powinien podawać sygnał "Baczność". 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.
10. Maszyniście, 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.
11. Maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) na polecenie ustawiacza uczestniczy w procesie czyszczenia i uszczelniania wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów (z drzwiami). Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
12. Maszynista (prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznicę) 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 boczniccy 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 boczniccy odbywa się raz na rok. Badanie to może być połączone z okresowym przeglądem boczniccy 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 boczniccy i kontroli okresowej stanu użytkowego boczniccy 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 a dodatkowo powinni oni posiadać uprawnienia budowlane w odpowiednim zakresie.

## **8. WSPÓLNY ZAKRES OBOWIĄZKÓW PRACOWNIKÓW BOCZNICY**

1. Wszyscy pracownicy związani z eksploatacją boczniccy 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 boczniccy winni chronić mienie Zakładu i powierzony przez przewoźnika tabor przed zniszczeniem, uszkodzeniem i kradzieżą. Za straty poniesione przez użytkownika lub właściciela boczniccy 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 pozostałych 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 występowania 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 MANEROWA 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, śnieżycy) 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 wykołajenia 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. DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY.**

1. Jednostki wyznaczone do współpracy:
  - 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Opolu:
    - a) Sekcja Eksploatacji w Kamieńcu Ząbkowickim, Naczelnik Sekcji, tel. +48 74 637 35 22
  - 2) po stronie bocznic kolejowej Kopalni Surowców Mineralnych w Paczkowie:
    - a) Kierownik transportu na bocznicę - tel. 693 368 481.
2. W przypadku wystąpienia sytuacji wyjątkowej i trudnych warunków w obrębie części dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strona, która powzięła informację, powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
3. Strony ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, powiadamia się odpowiednio:
  - 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:
    - Dyspozytor Zakładowy PKP PLK S.A. Z.L.K. Opole – tel. kom. 664 488 277
  - 2) po stronie bocznic kolejowej Kopalni Surowców Mineralnych w Paczkowie:
    - Kierownik transportu na bocznicę - tel. 693 368 481.
4. Podjęcie i prowadzenie akcji ratunkowej zarządza uprawniony pracownik Strony właściwej dla miejsca zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu).
5. Akcją 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 MAJKOLTRANS 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.:
    - Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Kamieńcu Ząbkowickim tel. +48 74 637 35 22 ;
  - 2) ze strony bocznic kolejowej Kopalni surowców mineralnych w Paczkowie:
    - a) Kierownik transportu na bocznicę - tel. 693 368 481
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.



#### **4. 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).
3. Każdy pracownik użytkownika bocznicy jak również przewoźnika obsługującego bocznice, który zauważył, że może dojść do zdarzenia kolejowego, oraz zdarzenia z ludźmi, powinien użyć wszelkich możliwych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.

##### **- ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU**

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

##### **- POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU**

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

##### **- ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU**

1. Nadzorujący bocznice Kierownik bocznicy zgłasza zdarzenie Kierownictwu firmy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. oraz właścicielowi bocznicy.
2. Nadzorujący bocznice zgłasza zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
3. Nadzorujący bocznice 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 bocznice 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](http://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 bocznicach instrukcji MKT-10 tj. „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach klejowych 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).

## **- POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA**

1. Powiadomiony o zdarzeniu nadzorujący bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia nadzorującego bocznicę 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 bocznicę 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 bocznicę 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.

## 5. 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 Paczków w Paczkowie.
  - b) Numery ważniejszych telefonów:

• Alarmowy	-	112,
• Specjalista ds. BHP	-	535 292 906,
• Kierownik transportu na bocznicy	-	693 368 481,
• Dyrektor ds. Eksploatacji MAJKOLTRANS	-	697 270 400,
• Dyspozytor zakładowy MAJKOLTRANS	-	727 550 304
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:
  - c) Zawiadomienie o zamknięciu toru zainteresowanych pracowników bocznicy kolejowej i zakładu,
  - d) 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.
  - e) Przesławienia zwrotnic prowadzących na zamknięty tor w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomienia ich za pomocą zamka trzpieniowego,
  - f) Jeżeli część zamkniętego toru będzie użytkowana, należy miejsce, do którego wolno dojechać, osygnalizować zgodnie z regulacjami wewnętrznymi użytkownika bocznicy,
  - g) Otwarcie zamkniętego toru bocznicowego, może nastąpić na polecenie kierownika utrzymania ruchu, po otrzymaniu zawiadomienia o usunięciu przeszkody do ruchu na tym torze.
  - h) Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego powinno być odnotowane w dzienniku oględzin rozjazdów,
  - i) 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

#### 1. JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE WYZNACZONE 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. Księcia Jana Dobrego 1 <u>45 - 090 Opole</u>	tel. +48 77 554 13 40 fax +48 77 554 14 69 <a href="mailto:iz.opole@plk-sa.pl">iz.opole@plk-sa.pl</a>	
2	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji Kamieniec Żąbkowicki ul. Ogrodowa 2 <u>50 – 230 Kamieniec Żąbkowicki</u>	tel.+48 74 637 35 22	

##### 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 50 - 443 Wrocław	tel. (71) 717 78 09 fax. (71) 717 58 06 <a href="mailto:sekretariat.dolnoslaski@pkp-cargo.eu">sekretariat.dolnoslaski@pkp-cargo.eu</a>	
2	MAJKOLTRANS Sp. z o.o. ul. Paczkowska 26 50 - 503 Wrocław	tel. (71) 717 45 33 fax. (71) 717 45 34 <a href="mailto:majkoltrans@majkoltrans.pl">majkoltrans@majkoltrans.pl</a>	
3			

## **2. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW Z ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY STYCZNEJ.**

1. Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu na drogach kolejowych przylegających do punktu styku, komisję kolejową powołuje Strona właściwa dla miejsca zdarzenia. 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).

## **3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ:**

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

## **4. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW:**

1. Strony zobowiązują się rozstrzygać spory w drodze negocjacji.
2. Przy braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem właściwości ogólnej.

# ROZDZIAŁ 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 Opolu.
Egzemplarz nr 6	- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Opolu
Egzemplarz nr 7	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Właściciel boczniczy Kopalnia Surowców Mineralnych „BYCZEŃ”
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](http://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. Niniejsze opracowanie powinno być utrzymywane w stanie aktualnym przez użytkownika boczniczy.
2. Zmiana wprowadzana jest przez użytkownika boczniczy poprzez zarządzenie Zarządu MAJ-KOLTRANS Sp. z o.o. w sprawie ustalenia zmiany do regulaminu.
3. 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.
4. 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.

- Potwierdzam odbiór egzemplarza nr 2 **29. 09. 2022** -

Dyrektor  
ds. akcesoryjnych  
*Alfred Burghardt*  
Alfred Burghardt


- Potwierdzam odbiór egzemplarza nr 3, 4 i 7 (dla właściciela boczniczy)

**29. 09. 2022**

*Wilk Piotr*

# ROZDZIAŁ XIV

## SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Numer zmiany	Zakres zmiany	Obowiązuje od dnia	Podpis wprowadzającego zmianę
1.	2	3	4
1	Błędy pisarskie ujawnione na stronie 5, 9, 12, 13, 14, 16, 20, 25, 28,30, 31 i 46, oraz zmiany w prawodawstwie i publikatorach aktów prawnych.	2023-08-02	 MAJKOLTRANS Sp. z o.o. z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych





**ZAŁĄCZNIK NR 2**

**PLAN SCEMATYCZNY BOCZNICY,**