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

EGZ. 8

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

KOPALNI KRUSZYW „WIŚNIÓWKA" w Wiśniówce

odgałęziającej się od stacji PKP PLK S.A. ZAGNAŃSK

Regulamin zawiera 66 stron ponumerowanych i przesznurowanych, został sporządzony w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.

Uzgodniono pod względem techniczno-ruchowym

Kielce dnia 04.10.2023 r.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
25-502 Kielce, ul. Paderewskiego 43/45

DYREKTOR
we.
Andrzej Rak
zastępca

.....

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych

ZATWIERDZAM

Wrocław dnia 06. 11. 2023

PREZES ZARZĄDU
Tyszard Jatelak

.....

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I – POSTANOWIENIA OGÓLNE 4
1. BOCZNICA KOLEJOWA 4
1.1. NAZWA I LOKALIZACJA 4
1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA 4
1.3. TORY DOJAZDOWE 4
1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ 4
1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ 4
2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ 5
2.1. NAZWA I SIEDZIBA 5
2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ 5
3. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU 5
4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU 5
5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE 6
5.1 PRZEPISY WŁASNE 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
ROZDZIAŁ II – OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ 7
1. TORY 7
1.1. Wykaz torów 7
1.2. Parametry techniczne torów 8
1.3. Pochylenie podłużne torów bocznicy 9
2. ROZJAZDY I SKRZYŻOWANIA TORÓW 10
2.1. Rozjazd odgałęziający bocznicę 10
2.2. Rodzaje, typ i parametry techniczne rozjazdów na bocznicy 10
3. OBROTNICE SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE 10
4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE 11
5. SIEĆ TRAKCYJNA 11
6. PRZEJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA 11
7. WAGI WAGONOWE 12
8. INNE URZĄDZENIA 12
9. BRAMY KOLEJOWE 13
10. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM 13
11. POSTERUNKI TECHNICZNE 13
12. SYGNALIZATORY WSKAŹNIKI I TABLICE 13
13. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ 14
ROZDZIAŁ III – PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO 15
1. OKRĘGI NASTAWCZE 15
2. REJONY MANEWROWE 15
3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI 15
4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZNĄ 16
5. ZASADY JAZY ZE STACJI STYCZNEJ 16
6. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU 19
7. POZWOLENIE NA JAZDĘ 20
ROZDZIAŁ IV – WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ 21
1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU 21
2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH PO TORACH I BOCZNICY 22
3. MANEWRY PRZEZ PEZJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA 22
4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY 23
5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ 23
ROZDZIAŁ V – ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ 24
1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW 24
2. TABOR KOLEJOWY DEDYKOWANY DO OBSŁUGI BOCZNICY 24
3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE 24
4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE 24
5. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE 25
6. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW 25
7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM 25
8. SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW 26
9. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM 27
10. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI 28

ROZDZIAŁ VI – ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ 29
1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ I ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ 32
3. WAŻENIE WAGONÓW 32
4. PLANOWANIE PRACY MANEWROWEJ 32
5. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW 33
ROZDZIAŁ VII – OBSŁUGA PUNKTU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO I ŁADUNKOWEGO 33
1. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO - ODBIORCZYM 33
2. POSTĘPOWANIE NA PUKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM 35
3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM 36
4. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE 37
5. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE 37
ROZDZIAŁ VIII – TOWARY NIEBEZPIECZNE 38
ROZDZIAŁ IX – NADZÓR NAD STANEM TECHNICZYM I UTRZYMANIE 39
1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA 39
2. TABOR KOLEJOWY 40
3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ 40
OZDZIAŁ X – STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE 41
1. WYKAZ STANOWISK OSÓB ZWIAZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM ZATRUDNIONYCH NA BOCZNICY 41
2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO 41
3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZMINY, STOSOWANA DOKUMENTACJA 42
4. BADANIA LEKARSKIE 43
5. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW NADZORU NAD PRACĄ BOCZNICY KOLEJOWEJ 43
6. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY 45
7. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOL 49
6. WSPÓLNY ZAKRES OBOWIĄZKÓW PRACOWNIKÓW BOCZNICY 50
ROZDZIAŁ XI – BEZPIECZEŃSTWO 50
1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO 50
2. PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH 51
3 DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZRZĄDCAMI INFRASTRUKTURY 52
3.1 JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE WYZNACZONE DO WSPÓŁPRACY 52
3.2 DZIAŁANIA PODEJMOWANE W SYTUACJACH WYJĄTKOWYCH I TRUDNYCH WARUNKACH 52
3.3 TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYN POWAŻNYCH WYPADKÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWY 53
3.4 ZASADY WAJEMNYCH ROZLICZEŃ 53
3.5 TRYB ROZSZTRZYGANIA SPORÓW 53
4. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU I UB INCYDENTU 54
5. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH I WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO 57
ROZDZIAŁ XII – WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI 58
1. JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE WYZNACZONE DO WSPÓŁPRACY 58
ROZDZIAŁ XIII – POSTANOWIENIA KOŃCOWE 59
1. ROZDZIELNIK REGULAMINU 59
2. SPOSÓB UDOSTĘPNIANIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY 60
3. PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU 60
4. OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU 60
ROZDZIAŁ XIV – SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU 61
ROZDZIAŁ XV – ZAŁĄCZNIKI 62
1. WZÓR WYKAZU OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU 64
2. REGULAMINY OBSŁUGI PRZEJAZDÓW KOLEJOWYCH 65
3. PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY 66

ROZDZIAŁ I

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. BOCZNICA KOLEJOWA

1.1. NAZWA I LOKALIZACJA

1. Pełna nazwa bocznicy kolejowej: „Bocznica kolejowa Kopalni Kruszyw WIŚNIÓWKA w Wiśniówce".
2. Skrócona nazwa bocznicy: „Wiśniówka",
3. Adres bocznicy: Miejscowość Zagnańsk ; 26-050 - Zagnańsk; gmina Zagnańsk; powiat Kielecki; województwo Świętokrzyskie.

1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA

1. Bocznica jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się od stacji Zagnańsk, linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny.
2. Bocznica kolejowa „Wiśniówka" odgałęziona jest od PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk od toru stacyjnego nr 8, rozjazdem 4cd na km 170,585. Stacja PKP PLK S.A. Zagnańsk położona jest na linii 8, Warszawa Zachodnia – Kraków Główny.
3. Początkiem bocznicy jest granica gruntu między PKP PLK S.A. a właścicielem bocznicy mieszczący się w km 3,097,80 toru dojazdowego nr 401 do torów zdawczo odbiorczych i ładunkowych bocznicy, który jest jednocześnie punktem styku dróg kolejowych.
4. Koniec bocznicy stanowi kozioł oporowy toru nr 107 w km 2,025,45

1.3. TORY DOJAZDOWE

1. Dojazd do miejsca odgałęzienia bocznicy, odbywa się torami stacyjnymi stacji PKP PLK S.A. Zagnańsk, natomiast dojazd do torów zdawczo – odbiorczych i ładunkowych bocznicy „Wiśniówka" odbywa się torem dojazdowym nr 401.

1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. NAZWA I SIEDZIBA

1. Nazwa bocznicy: Bocznica Kolejowa Kopalni Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce
2. Użytkownikiem bocznicy jest MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
3. Adres użytkownika bocznicy - ul. Paczkowska 26; 50-503 Wrocław.
4. Adres bocznicy – Miejscowość: Zagnańsk; 26 - 050 - Zagnańsk; gmina Zagnańsk; powiat Kielce; województwo świętokrzyskie.
5. Właścicielem bocznicy jest EUROVIA Kruszywa S.A ul. Irysowa 1, 55-040 – Bielany Wrocławskie, bocznica jest bocznicą stacyjną odgałęziającą się od PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk, określana będzie w dalszej treści regulaminu jako „bocznica".
6. Współużytkowników bocznicy nie ma.

2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ

1. Podstawą do zarządzania bocznicą przez użytkownika bocznicy jest Umowa nr 4/WIŚNIÓWKA/2014 z dnia 2014.05.20. zawarta między właścicielem bocznicy EUROVIA KRUSZYWA S.A. a użytkownikiem bocznicy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. na kompleksową obsługę bocznicy.

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 bocznicy:
        a) Kierownik transportu na bocznicy,
        b) Ustawiacz,
        c) Manewrowy,
        d) Maszynista,
        e) Prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy,

    2) Przewoźnika kolejowego:
        a) Maszynista,
        b) Ustawiacz,
        c) Pracownicy obsługi pociągu obsługującego bocznicę.

5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE

5.1. PRZEPISY WŁASNE

1. Użytkownik bocznicy posiada i stosuje przepisy wewnętrzne, obejmujące swym zakresem całą bocznicę „Wiśniówka":

a) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 25 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-1** pod nazwą „Instrukcji o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o." z późniejszymi zmianami,

b) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 25 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-2** pod nazwą „Instrukcja określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o." z późniejszymi zmianami,

c) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 18 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-3** pod nazwą „Instrukcja określająca zasady i wymagania dotyczące utrzymania pojazdów trakcyjnych i wagonów na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans sp. z o.o." z późniejszymi zmianami,

d) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 23 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-5** pod nazwą „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego" Majkoltrans sp. z o.o." z późniejszymi zmianami,

e) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o z dnia 29 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-10** pod nazwą „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Majkoltrans sp. z o.o." z późniejszymi zmianami,

f) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 29 stycznia 2018 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-11** pod nazwą „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans sp. z o.o." z późniejszymi zmianami – tekst jednolity z dnia 2023-06-23.

5.2. PRZEPISY INNEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

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

5.3. PRZEPISY PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

1. Użytkownik bocznicy 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 bocznicy kolejowej oraz w treści przywołanych regulacji wewnętrznych użytkownika bocznicy, obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio z eksploatacją i transportem kolejowym bocznicy oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę w zakresie obowiązków wynikających z niniejszego regulaminu.

ROZDZIAŁ II
OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. TORY

1.1 Wykaz torów:

Nr toru	Przeznaczenie i nazwa toru	Długość torów						Pojemność w wagonach 4-osiowych (17 m wagon)	Uwagi
		ogólna			użyteczna				
		od	do	m	od	do	m		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
101	dojazdowy	pocz. roz. nr 1	pocz. roz. 101	9193,35	-	-	-	-	Na terenie PKP PLK S.A. i posiadacza bocznicy
102	wyciągowy	pocz. roz. 101	K.opor.	399,65	pocz. roz. 101	TZ	- 386,0	22	
103	dojazdowy	pocz. roz. nr 101	pocz. Roz. 103	1349,90	-	-	-	-	
103a	żeberko ochronne	pocz. roz. nr 102	k.opr.	88,50	-	-	-	-	
104	załadunkowy	pocz. roz. nr 103	pocz. roz. 105	526,15	ukres roz. 104	ukres. roz. 105	392,65	23	
105	zdawczo-odbiorczy	pocz. roz. 104	pocz. roz. 106	512,95	ukr. roz. 104	Ukr. roz. 105	395,30	23	
106	zdawczo-odbiorczy	pocz. roz. 103	pocz. roz. 106	568,38	ukr. roz. 103	ukr. roz. 106	369,35	21	
107	wyciągowy	pocz. roz. 106	k. opr.	122,25	pocz. roz. 106	TZ	107,25	6	
		Razem		12 861,41	Razem		1 650,55	95	

1. Maksymalna pojemność bocznicy wynosi **95** wagonów o długości 17 mb,,
2. Normalna pojemność bocznicy wynosi **57** wagonów o długości 17 mb,,

1.2 Parametry techniczne torów.

Nr toru	Nazwa / przeznaczenie toru	Typ nawierzchni	Minimalny promień łuku toru	Maksymalna prędkość techniczna jazdy po torze	Dopuszczalny nacisk osi na tor [kN]	Rodzaj konstrukcji toru	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8
401	Tor dojazdowy do toru 103, dojazdowego do torów zdawczo odbiorczych	S49	R 192	20	206	klasyczny	
102	Tor wyciągowy	S49	R 353	20	206	klasyczny	
103	Tor dojazdowy do torów zdawczo odbiorczych	S49	R 425	20	206	klasyczny	
103a	Tor ochronny	S49	prosta	20	206	klasyczny	
104	Tor ładunkowy	S49	R 338	20	206	klasyczny	
105	Tor zdawczo -odbiorczy	S49	R 347	20	206	klasyczny	
106	Tor zdawczo -odbiorczy	S49	R 354	20	206	klasyczny	
107	Tor wyciągowy	S49	prosta	20	206	klasyczny	

1.3 Pochylenia podłużne torów na bocznicy.

Nr toru	Przeznaczenie toru	Rodzaj pochylenia	Wielkość pochylenia (‰)	Długość pochylenia w (m)	Od km:	Do km:	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8
101	dojazdowy.	wzniesienie	7,1	106	0.000	0.1+06	Od początku rozjazdu Nr 1 od km 00,000 do początku rozjazdu Nr 101 do km 9.1+93,36
		wzniesienie	8,0	250	0.1+06	0.3+56	
		wzniesienie	7,0	277	0.3+56	0.6+33	
		wzniesienia	10,0	332	0.6+33	0. 9+65	
		wzniesienie	8,2	212	0.9+65	1.1+77	
		wzniesienie	7,7	306	1.1+77	1.4+85	
		wzniesienie	7,1	285	1.4+85	1.7+70	
		wzniesienie	8,5	266	1.7+70	2.0+36	
		wzniesienie	7,5	286	2.0+36	2.3+22	
		wzniesienie	7,2	105	2.3+22	2.4+27	
		wzniesienie	3,5	93	2.4+27	2.5+20	
		spadek	2,1	65	2.5+20	2.5+85	
		spadek	7,0	153	2.5+85	2.7+38	
		spadek	11,8	185	2.7+38	2.9+23	
		spadek	0,8	182	2.9+23	3.1+05	
		spadek	9,0	100	3.1+05	3.2+05	
		spadek	15,4	219	3.2+05	3.4+36,1	
		poziom	0,0	210	3.4+36,1	3.6+34	
		spadek	13,5	570	3.6+34	4.2+04	
		spadek	10,0	1960	4.2+04	6.1+64,0	
		poziom	0.0	416	6.1+04	6.5+80	
102	wyciągowy	poziom	0,0	225	0.00	0.2+25	Od początku rozjazdu Nr 101 do k opor.
103	dojazdowy	wzniesienie	15	705	0.2+25	0.9+30	Od pocz. rozjazdu Nr 101 do początku rozjazdu. Nr 103
		wzniesienie	14	390	0.9+30	1.3+20	
		poziom	0,0	28	1.3+20	1.3+49,90	
		spadek	14	88,50	1.0+44,75	K. opor	
103a	żeberko ochronne	poziom	0,0	526	1.3+49,90	1.8+76,05	Od początku rozjazdu Nr 102 do K. opor
104	załadunkowy	poziom	0,0	512	1.3+94,40	1.9+03,20	Od początku rozjazdu Nr 103 do początku rozjazdu Nr 105
105	zdawczo-odbiorczy	poziom	0,0	558	1.3+49,90	1.9+03,20	Od początku rozjazdu Nr 104 do początku rozjazdu Nr 106
106	zdawczo-odbiorczy	poziom	0,0	122	1.9+03,20	2.0+25,45	Od początku rozjazdu Nr 103 do początku rozjazdu Nr 106
107	wyciągowy	poziom	0,0	122	0,00	0,122	Od początku rozjazdu Nr 106 do K. opor.

2. ROZJAZDY SKRZYŻOWANIA TORÓW

2.1 Rozjazd odgałęziający bocznicę, zlokalizowany poza bocznicą, własności i na terenie zarządcy PKP PLK S.A. na stacji Zagnańsk:

Numer rozjazdu	rodzaj	typ	skos	promień	zamknięcie	podrozjazdnice	podsypka	uwagi
1.	2.	3.	4.				5.	
1	Zwyczajny lewy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	
4cd	krzyżowy podwójny	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	

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

Nr roz-jazdu	rodzaj	typ	skos	promień	zamknięcie	podrozjezdnice	podsypka	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
101	zwyczajny prawy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	
102	zwyczajny lewy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	
103	zwyczajny lewy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	
104	zwyczajny lewy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	
105	zwyczajny lewy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	
106	zwyczajny prawy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	

3. OBROTNICE, SUWNICE I WYWROTNICE WAGONOWE

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

4. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

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

1. W torze dojazdowym nr 401 znajdują się przepusty żelbetowe km:
   a) 1,420,10;
   b) 3.400,70;
   c) 3.916,70;
   d) 4.178,20;
   e) 4.563,10;
   f) 4,985,20;
   g) 5,226,60;
   h) 6.840,00;
   i) 7.174,20;
   j) 7.861,30;
   k) 8.773,50;
2. Tor nr 102 w km:
   a) 0.316,20;
3. Tor nr 104 w km:
   a) 0.187,60;
   b) 0.609,60;
4. W torze dojazdowym do bocznicy nr 401 w km 4.064,8 wybudowany jest wiadukt drogowy, a w km 6.262,3 tego toru zlokalizowany jest most stalowy.

5. SIEĆ TRAKCYJNA

1. Bocznica kolejowa nie jest wyposażona w sieć trakcyjną.

6. PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE I PRZEJŚCIA

a) Wykaz skrzyżowań torów z drogami kołowymi (przejazdów kolejowo drogowych) w torze dojazdowym nr 401, obsługiwanych i utrzymywanych przez PKP PLK. S. A.

Skrzyżowanie torów z drogami kołowymi (przejazdy) w torze:	Lokalizacja w km	Posterunek nr	Kategoria Przejazdu
Droga publiczna; tor: 1, 2, 401	0.035 toru 401	ZG – 1	Kategoria A
Droga publiczna; tor: 1, 2, 401	0.520 toru 401	170 – 2	Kategoria A
Droga publiczna; tor: 1, 2, 401	0.952 toru 401	170 – 1	Kategoria A
Droga publiczna; tor: 1, 2, 401	2.438 toru 401	Posterunek odstępowy LEKOMIN	Kategoria A

b) Wykaz skrzyżowań torów z drogami kołowymi (przejazdów) w torze dojazdowym nr 401 utrzymywanych przez właściciela bocznicy.

Skrzyżowanie torów z drogami kołowymi (przejazdy) w torze:	Lokalizacja w km	Kategoria Przejazdu
Droga publiczna; tor: 401	3.436,10 toru 401	Kategoria D
Droga publiczna; tor: 401	4,162,50 toru 401	Kategoria D
Droga publiczna; tor: 401	4.190.00 toru 401	Kategoria D
Droga publiczna; tor: 401	7.931,80 toru 401	Kategoria D
Droga publiczna; tor: 401	8.490,00 toru 401	Kategoria D

c) Wykaz skrzyżowań torów z drogami kołowymi (przejazdów) w torze wyciągowym nr 102, dojazdowym nr 103 oraz wyciągowym nr 107 , utrzymywanych przez właściciela bocznicy.

Skrzyżowanie torów z drogami kołowymi (przejazdy) w torze:	Lokalizacja w km:	Kategoria przejazdu
Przejście dla pieszych - tor nr 102	0.260,20	E
Droga publiczna - dojazd do pól tor 103	0.648,80	D
Droga wewnątrz zakładowa - tor nr 107	1.912,40	D

Wszystkie niestrzeżone skrzyżowania torów z drogami kołowymi (przejazdy) osygnalizowane są zgodnie z Prawem o ruchu drogowym. Podczas zbliżania się do przejazdów, drużyna pociągowa w miejscach ustawienia wskaźników W6, podaje sygnał Rp1 „Baczność" i przejazd składu manewrowego odbywa się z prędkością do 20 km/h dla czoła składu manewrowego. Podczas manewrowania na przejeździe wewnątrzzakładowym kat. D w km :1.912,40 toru nr 107, w km 0.648,80 toru nr 103 oraz przejściu dla pieszych w km 0,260,20 toru nr 102 wstrzymanie ruchu kołowego należy do obowiązku drużyny manewrowej. Utrzymanie przejazdów kolejowo drogowych jak w tabeli 1 należy do obowiązków PKP PLK, natomiast utrzymanie przejazdów kolejowo drogowych ja w punkcie b i c należy do drużyny manewrowej użytkownika bocznicy.

7. WAGI WAGONOWE

Na terenie bocznicy kolejowej wag wagonowych nie ma. Ładunki ważone są za pomocą wag elektronicznych zainstalowanych na ładowarkach kołowych z czerpakami.

8. INNE URZĄDZENIA

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

9. BRAMY KOLEJOWE

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

10. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

1. Na terenie bocznicy zwrotnice przekładane są ręcznie, za pomocą zwrotnika wraz z przeciwwagą. Zwrotnik w zwrotnicach służy jednocześnie do poruszania latarń zwrotnicowych.
2. W celu zabezpieczenia przed zbiegnięciem wagonów z bocznicy w kierunku toru nr 102 - rozjazd nr 102 w położeniu zasadniczym kieruje na żeberko ochronne nr 103a i jest zamknięty na zamek trzpieniowy.

11. POSTERUNKI TECHNICZE

1. Na bocznicy kolejowej nie funkcjonują żadne posterunki techniczne.

12. SYGNALIZATORY WSKAŹNIKI I TABLICE

1. Tarcza manewrowa Tm1 ustawiona przy torze dojazdowym nr 401 w km O.183,60. Tarcza manewrowa Tm 1 obsługiwana i utrzymywana jest przez pracowników PKP PLK S.A.
2. Wskaźniki W 17 ustawione są przy zbiegających się torach wyznaczają miejsce, do którego można zająć tor taborem.
3. „Krzyże Św. Andrzeja" ustawione przed skrzyżowaniem z drogą kołową w poziomie szyn z obu stron toru z prawej strony drogi.
4. Wskaźniki W6a, ustawione przed skrzyżowaniem z drogą kołową w poziomie szyn, oznaczają że należy podać sygnał Rp1 „Baczność" przez drużynę trakcyjną.
5. Dla zapewnienia bezpieczeństwa jazd manewrowych na bocznicy ustawiono tarcze zaporowe w następujących lokalizacjach:
   a) tarcza zaporowa ustawiona z prawej strony toru wyciągowego nr 102 w km. 0,386,0
   b) tarcza zaporowa ustawiona z prawej strony toru nr 107 w km 2,010,45,
   c) tarcza zaporowa ustawiona z prawej strony toru ochronnego nr 103a w km 0,969,50
6. Oprócz w/w sygnałów i wskaźników przy prowadzeniu pracy manewrowej obowiązują sygnały słuchowe i wzrokowe podawane przez drużynę manewrową zgodnie z Instrukcją MKT-1.

Tabela lokalizacji sygnałów tablic i wskaźników:

Oznaczenie sygnałów tablic i znaków	Punkt ustawienia (w km)	Odnosi się do toru nr:	Uwagi
1	2	3	4
Tablica oznaczająca punkt zdawczo-odbiorczy	W km 0,316 toru nr 105, 106 bocznicy	Odnosi się do toru nr 105 i 106	Ustawiona jest obok toru Nr 106
Sygnały zamknięcia toru Z1 przy torach zakończonych kozłami oporowymi		102,107, 103a	Tarcza zaporowa ustawiona jest z prawej strony każdego z torów, patrząc w kierunku kozła oporowego
Wskaźniki ukrosów W 17		Do każdego z torów, w którym leży rozjazd.	Wskaźnik oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, do którego tor wolno zająć taborem
Wskaźniki zwrotnicowe	Na początku każdej zwrotnicy	Każdego toru, w którym leży rozjazd	Informacja o kierunku jazdy przez zwrotnicę
Wskaźnik W 28	W km 3,450 toru dojazdowego	Do toru dojazdowego	**Oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiołączności pociągowej i zobowiązuje maszynistę do nawiązania łączności radiotelefonicznej z dyżurnym ruchu post. odst Lokomin**

Utrzymanie tarcz wskaźników i tablic w należytym stanie należy do obowiązków kierownika bocznicy.

13. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

ROZDZIAŁ III
PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

1. OKRĘGI NASTAWCZE

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

2. REJONY MANEWROWE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Układ torowy bocznicy stanowi jeden rejon manewrowy i obejmuje on wszystkie tory bocznicy z głowicami rozjazdowymi oraz tor dojazdowy nr 401 do Tm-1 usytuowanej w km 0,183,60 toru 401.
2. Na bocznicy pracę manewrową wykonuje się jedną lokomotywą manewrową. Podczas obsługi bocznicy przez przewoźnika, lokomotywa użytkownika bocznicy musi być odstawiona na tor nr 107 lub 105 i zabezpieczona przed samoczynnym uruchomieniem.

3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznica posiada bezpośrednie połączenie telefoniczne za pomocą łącza zapowiadawczego z dyżurnym ruchu stacji Zagnańsk oraz połączenie telefoniczne za pomocą łącza strażnicowego z przejazdami kolejowymi kat. A w km 0,035,70; 0,515,60; 0,944,80 i 2,438,30. Dzwonki aparatów telefonicznych łączności strażnicowej na tych posterunkach różnią się tonem i barwą od dzwonków aparatów łączności strażnicowej po linii nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny.
2. Bocznica posiada łączność ogólnie dostępną z dyżurnym ruchu PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk nr telefonu 412781602.
3. Na lokomotywach bocznicowych zainstalowana jest radiołączność manewrowa służąca do porozumiewania się ustawiacza z maszynistą lub prowadzącym pojazdy szynowe w obrębie bocznicy. Obsługa radiotelefonów winna się odbywać zgodnie z instrukcją obsługi producenta radiotelefon przenośnego typu SL70-R. Wykaz telefonów podany jest w Rozdziale XI niniejszego regulaminu pracy bocznicy kolejowej.

4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRA-STRUKTURĄ STYCZĄ

1. Jazdy manewrowe pomiędzy stacją PKP PLK S.A. Zagnańsk a bocznicą kopalni kruszyw Wiśniówka prowadzone są po torze dojazdowym nr 401, 102 i 103 przy użyciu lokomotyw manewrowych przewoźnika.
2. Dyżurny ruchu stacji Zagnańsk, powiadamia drogą telefoniczną ustawiacza użytkownika bocznicy o zamierzonej obsłudze.
3. Kolejne składy manewrowe prowadzone lokomotywą przewoźnika, kursujące między stacją Zagnańsk a bocznicą oznaczone są literami Jm.np. skład manewrowy wyprawiany ze stacji Zagnańsk na bocznicę przyjmuje skrót Jmz kolejnym numerem parzystym wyprawianego składu tj. 2, 4, 6 itd.
4. Dla obsługi punktów ładunkowych po torach bocznicy nr 104, 105, 106 i 107 ruch prowadzony jest przy użyciu lokomotyw użytkownika bocznicy, na zasadzie jazd manewrowych.
5. Skład pociągu lub lokomotywy przewoźnika dokonującej obsługi bocznicy, po przyjeździe do stacji Zagnańsk zostaje wyprawiony na bocznicę jako skład manewrowy.
6. Jazdy składów manewrowych jak i lokomotyw luzem torem dojazdowym nr 401 mogą odbywać się z prędkością do 25 km/h, z ograniczeniem do 20km/h na skrzyżowaniach z drogami kołowymi .
7. Wyjazd składu manewrowego ze stacji PKP Zagnańsk na bocznicę odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu wydane nastawniczemu „Zg1". Nastawniczy „Zg1" po otrzymaniu polecenia i ułożeniu drogi przebiegu podaje sygnał ręczny i dźwiękowy „Do mnie" . Przed wydaniem polecenia nastawniczemu dyżurny ruchu stacji Zagnańsk informuje ustawiacza bocznicy o zamierzonej jeździe i powiadamia dwoma długimi sygnałami za pomocą łącza strażnicowego bocznicy dróżników przejazdowych w km 0.515, 0.944, 2.438 toru dojazdowego (strażnice nr 34, 35 i posterunek odstępowy Lekomin). Czas tego powiadomienia dyżurny ruchu rejestruje w Książce przebiegów R 142 w rubryce nr 8, Dyżurny ruchu w R- 142 i nastawniczy w prowadzonej przez siebie książce przebiegów R-142, a ustawiacz bocznicy w dzienniku telefonicznym R-138 rejestrują godzinę odjazdu składu manewrowego ze stacji Zagnańsk zapisem „Jm2", „Jm4", „Jm6" ....rozpoczynając numeracje od godz. 00.01, a kończąc o godz. 24.00.
8.

5. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Skład manewrowy podczas obsługi bocznicy może być prowadzony:
   a) **jedną lokomotywą spalinową przewoźnika:** lokomotywa manewrowa podczas wyjazdu ze stacji Zagnańsk do obsługi bocznicy, musi znajdować się z przodu składu manewrowego, jako lokomotywa ciągnąca. Skład manewrowy dojeżdżając do rozjazdu nr 101 zatrzymuje się przed rozjazdem, kierownik manewrów lub drużyna trakcyjna sprawdza położenie rozjazdu na gruncie i jego ewentualne przełożenie w położenie zasadnicze plus(+), po czym kontynuuje jazdę do wskaźnika Z1. Po zatrzymaniu się przekłada rozjazd nr 101 w położenie minus (-), kierujący na bocznicę. Po ułożeniu drogi przebiegu kierownik manewrów poprzedza pieszo skład manewrowy lub zajmuje miejsce na pomoście lub stopniu pierwszego wagonu spychanego składu manewrowego na bocznicę i daje maszyniście sygnał zezwalający na jazdę. Skład manewrowy należy ponownie zatrzymać przed ukresem rozjazdu nr 102 i po nastawieniu go w położenie minus (-) kontynuuje dalszą jazdę. Po dojechaniu do rozjazdu nr 103 skład manewrowy zatrzymuje się i kierownik dokonuje sprawdzenia i ułożenia drogi przebiegu na tory zdawczo - odbiorcze nr 105 lub 106, w zależności od stanu zajętości torów bocznicy. Następnie skład manewrowy na polecenie

kierownika manewrów wjeżdża na tory bocznicowe, drużyna manewrowa zabezpiecza przed zbiegnięciem skład wagonów i dokonuje odczepienia lokomotywy, po czym przystępuje do przekazywania wagonów pod względem technicznym i handlowym. Podczas obsługi jedną lokomotywą przewoźnika, lokomotywa użytkownika bocznicy musi znajdować się na torze wyciągowym nr 107 zabezpieczona przed samoczynnym uruchomieniem się podczas obsługi bocznicy przez przewoźnika.

b) **jedną lokomotywą do wskaźnika Z1 zabudowanego w torze wyciągowym 102, dwoma lokomotywami od wskaźnika Z1 na tory zdawczo - odbiorcze na bocznicy:** skład manewrowy prowadzony (ciągnięty) jedną lokomotywą spalinową przewoźnika, dojeżdża i zatrzymuje się przed wskaźnikiem Z1 znajdującym się w torze dojazdowym nr 102. Kierownicy manewrów (lokomotywy przewoźnika i lokomotywy manewrowej użytkownika bocznicy) uzgadniają pomiędzy sobą, dojazd lokomotywy manewrowej luzem z bocznicy, po torze dojazdowym nr 103 do składu manewrowego. Lokomotywa manewrowa użytkownika bocznicy, po przełożeniu rozjazdu nr 101 w położenie minus (-) dojechaniu i połączeniu się ze składem manewrowym oraz dokonaniu próby uproszczonej hamulca kontynuuje jazdę w kierunku bocznicy po uprzednim porozumieniu się maszynistów lokomotyw spalinowych za pomocą radiotelefonów. Lokomotywa przewoźnika znajdująca się na końcu składu jest teraz lokomotywą popychającą skład. Analogicznie drużyna manewrowa przewoźnika i użytkownika bocznicy postępuje podczas zabierania składu manewrowego z bocznicy, w tym przypadku lokomotywa użytkownika bocznicy musi znajdować się jako pierwsza podczas jazdy składu manewrowego z torów zdawczo - odbiorczych do wskaźnika Z1 zabudowanego w torze dojazdowym nr 102, gdzie następuje odczepienie lokomotywy użytkownika bocznicy od składu i zjazd jej na bocznicę po wyjeździe składu manewrowego z toru 102 w kierunku stacji Zagnańsk. Po odczepieniu lokomotywy użytkownika bocznicy należy przed uruchomieniem składu dokonać uproszczonej próby hamulca zespolonego. Skład manewrowy prowadzony jest do stacji Zagnańsk lokomotywą przewoźnika.

c) **dwoma lokomotywami spalinowymi przewoźnika:** w przypadku gdy masa ogólna składu manewrowego przekracza siłę pociągową użytej do obsługi bocznicy jednej lokomotywy, wówczas dopuszcza się zastosowanie dwóch lokomotyw spalinowych. W tym przypadku jedna lokomotywa musi znajdować się na czole składu manewrowego jako prowadząca, druga na końcu składu jako lokomotywa popychająca, która musi być sprzęgnięta i włączona do przewodu głównego hamulca zespolonego. Skład manewrowy dojeżdżając do rozjazdu nr 101 zatrzymuje się przed rozjazdem, kierownik manewrów lub drużyna trakcyjna sprawdza położenie rozjazdu na gruncie i jego ewentualne przełożenie w położenie zasadnicze plus(+), po czym kontynuuje jazdę do wskaźnika Z1, przekłada rozjazd nr 101 w położenie minus (-), kierujące na bocznicę. Po ułożeniu drogi przebiegu i dokonaniu próby uproszczonej hamulca zespolonego jazda w kierunku bocznicy może być kontynuowana, z tym że lokomotywa popychająca jest teraz lokomotywą ciągnącą, a druga lokomotywa jest lokomotywą popychającą. Skład manewrowy należy ponownie zatrzymać przed rozjazdem nr 102, kierownik manewrów dokonuje sprawdzenia i ułożenia drogi przebiegu na tory zdawczo - odbiorcze nr 105 lub 106 w zależności od stanu zajętości torów bocznicy. Następnie skład manewrowy na polecenie kierownika manewrów wjeżdża na tory bocznicowe drużyna manewrowa dokonuje zabezpieczenia przed zbiegnięciem składu wagonów, odczepia lokomotywy po czym przystępuje do przekazywania wagonów pod względem technicznym i handlowym.

2. Ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę odpowiedzialni są za sprawdzenie czy skład manewrowy wjechał w całości na bocznicę oraz czy tor dojazdowy nr 401 jest wolny.

3. Podczas jazdy składu manewrowego na bocznicę, kiedy skład manewrowy jest ciągnięty, drużyna manewrowa zajmuje miejsce w kabinie maszynisty.
4. Rozpoczęcie jazdy manewrowej z torów nr 105, 106 bocznicy na stację PKP Zagnańsk odbywa się na podstawie sygnału ręcznego „ Do mnie" lub „ Ode mnie" podanego przez ustawiacza użytkownika bocznicy po uprzednim sprawdzeniu przez niego drogi przebiegu na gruncie.
5. Przed podaniem sygnału uprawniony ustawiacz użytkownika bocznicy powiadamia o mającej nastąpić jeździe manewrowej dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk i dopiero po uzyskaniu jego zgody podaje sygnał ręczny „Do mnie" lub „Ode mnie". Po wyjeździe składu manewrowego ustawiacz użytkownika bocznicy oznajmia dyżurnemu ruchu stacji Zagnańsk godzinę odjazdu składu rejestrując to w dzienniku telefonicznym zapisem „Jm1", „Jm3", „Jm5", rozpoczynając kolejność numeracji od godz. 00.01, a kończąc o godz. 24.00. Dyżurny ruchu stacji Zagnańsk rejestruje odnośne zapisy w książkach przebiegów R-142 i zawiadamia strażnice przejazdowe nr 34, 35 i posterunek odstępowy Lekomin o odjeździe składu manewrowego z bocznicy.
6. Maszynista lokomotywy przed dojazdem do wskaźnika W 28 „Wskaźnik kanału radiowego" ustawionego w km. 3,450 na torze dojazdowym do bocznicy nawiązuje łączność z dyżurnym ruchu posterunku odstępowego Lekomin, który informuje dróżników przejazdowych strażnic 34 i 35 o zbliżaniu się jazdy manewrowej do przejazdu.
7. Wjazd składu manewrowego z bocznicy na stację PKP PLK S.A. Zagnańsk odbywa się na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona" podawany na tarczy manewrowej TM-1 ustawionej przy torze dojazdowym nr 401 w km 0,183,60.
8. Wymagany ciężar hamujący dla składów manewrowych pomiędzy stacją Zagnańsk a bocznicą wynosi 30 % masy ogólnej składu manewrowego.
9. Składy manewrowe po torze dojazdowym bocznicy nr 401 mogą się poruszać z V max = 25 km/h.
10. Przed odjazdem składu manewrowego zarówno ze stacji Zagnańsk na bocznicę jak i z bocznicy do stacji PKP Zagnańsk wyznaczony pracownik przewoźnika kolejowego dokonuje wstępnych oględzin technicznych i szczegółowej próby hamulca zespolonego a fakt ten udokumentuje w karcie próby hamulca.
11. Obowiązkowo w składzie pociągu dwa pierwsze i dwa ostatnie wagony powinny mieć włączony i sprawny hamulec zespolony.
12. Skład drużyny manewrowej i trakcyjnej stanowi maszynista lokomotywy, ustawiacz i manewrowy przewoźnika obsługującego bocznicę.
13. Skład manewrowy przewoźnika obsługującego bocznicę, jadący torem dojazdowym z bocznicy do stacji Zagnańsk powinien być osygnalizowany tak jak pociąg sygnałem PC1 i Pc5 tj. na czole pojazdu dwa lub trzy białe światła, na ostatnim pojeździe dwie odblaskowe prostokątne tarcze podzielone na trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, boczne białe lub żółte. Osygnalizowanie składu manewrowego jak wyżej należy do obowiązków pracowników przewoźnika obsługującego bocznicę.
14. Przewoźnik obsługujący bocznicę może wyjechać z bocznicy na tor dojazdowy 401 gdy zostały spełnione wymagane warunki:
    a) przygotowano skład do jazdy pod względem technicznym i handlowym,
    b) otrzymał pozwolenie na jazdę manewrową od dyżurnego ruchu stacji PKP Zagnańsk i ustawiacza bocznicy,
    c) przygotowano drogę przebiegu z danego toru,
    d) wykonano szczegółową próbę hamulca zespolonego,
    e) nie ma przeszkód do jazdy składu manewrowego.
22. Bocznica kopalni kruszyw Wiśniówka stanowi jeden rejon manewrowy.

23. Po wjechaniu składu manewrowego na tory bocznicy lub tory stacji Zagnańsk należy zahamować hamulcem zespolonym pozostawione wagony, co należy do obowiązków maszynisty przewoźnika obsługującego bocznicę, a ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym dwóch skrajnych wagonów i podłożeniem płoza hamulcowego od strony spadku. Płozy hamulcowe ustawiacz pobiera na stacji Zagnańsk od dyżurnego ruchu za pokwitowaniem w kontrolce wydanych płozów hamulcowych.
24. W zależności od sytuacji wagonowej na bocznicy dyżurny stacji Zagnańsk zarządza tak jazdy manewrowe aby zgodnie z planem obsługi przyjąć wagony z bocznicy i przekazać wagony na bocznicę. Wykonawcą poleceń dyżurnego ruchu jest ustawiacz i maszynista przewoźnika obsługującego bocznicę.
25. Odjazd składu manewrowego ze stacji Zagnańsk na bocznicę odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu PKP PK S.A. stacji Zagnańsk po zgłoszeniu gotowości do odjazdu przez ustawiacza przewoźnika obsługującego bocznicę. Gotowość odjazdu dyżurnemu ruchu stacji PKP zgłasza ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę po: sprzęgnięciu lokomotywy z wagonami, usunięciu płozów hamulcowych, odhamowaniu hamulców ręcznych, dokonaniu oględzin technicznych i szczegółowej próby hamulca. Wyjęte płozy hamulcowe ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę przekazuje dyżurnemu ruchu PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk.
26. Podczas jazdy grupy manewrowej z i na bocznicę należy unikać zbędnego zatrzymywania manewru ze względu na pochylenia. Zatrzymanie składu może mieć miejsce tylko w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa oraz przyjeździe luzem lokomotywy manewrowej,
27. Podczas jazdy składu manewrowego pomiędzy stacją Zagnańsk a bocznicą jak i w odwrotnym kierunku, w kabinie maszynisty poza maszynistą musi znajdować się ustawiacz pouczony każdorazowo przez maszynistę o sposobie hamowania lokomotywy i umiejętności zatrzymania składu. Obowiązkiem jego jest jednocześnie obserwowanie drogi w czasie jazdy i informowanie maszynisty o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy.

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 1, 4cd oraz wykolejnica Wk 1 podczas obsługi bocznicy obsługiwane są przez personel obsługi nastawni wykonawczej Zg1 stacji PKP PLK S.A. Wisniówka,
   b) zwrotnice rozjazdów nr 101, 102, 103 i 104 podczas obsługi bocznicy obsługiwane są przez kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika,
   c) zwrotnice rozjazdów nr 101, 102, 103, 104, 105 i 106 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 bocznicy:

Numer rozjazdu/ Wykolejnicy	Położenie zasadnicze Rozjazdu/Wykolejnicy	Sposób przestawiania: „r" – ręczny „m" – mechaniczny „e" - elektryczny	Obowiązek przestawienia zwrotnicy, wykolejnicy należy do	Przystosowanie zwrotnicy do lokalnego nastawiania	Wyposażenie rozjazdu w latarnię	Uzależnienia kluczowe
1	2	3	4	5	6	7
Rozjazdy i wykolejnice na terenie PKP PLK S.A.						
1	Na tor 16	m	Pracownik obsługi nastawni wykonawczej Zg1 PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk	nie	tak	
4cd	Na rozjazd 1	m	Pracownik obsługi nastawni wykonawczej Zg1 PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk	nie	tak	
Wk 1	Nałożona na tor	m	Pracownik obsługi nastawni wykonawczej Zg1 PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk	nie	tak	
Rozjazdy na terenie użytkownika bocznicy						
101	Na tor 401	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy, drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	
102	Na tor 103a	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy, drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	
103	Na zwrotnicę 104	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy, drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	
104	Na tor 104	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy, drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	
105	Na tor 105	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy,	nie	nie	
106	Na zwrotnicę 105	r	- drużyna manewrowa użytkownika bocznicy,	nie	nie	

7. POZWOLENIE NA JAZDĘ

1. Pozwolenie na jazdę taboru manewrowego przewoźnika ze stacji Zagnańsk na tor dojazdowy 401 wydaje nastawniczy nastawni wykonawczej Zg-1, PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk za pomocą sygnału „jazda manewrowa dozwolona" na właściwym sygnalizatorze, lub za pomocą urządzeń radiołączności.
2. Pozwolenie na wjazd z toru dojazdowego 401 na stację Zagnańsk wydaje nastawniczy nastawni wykonawczej Zg-1, PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk za pomocą sygnału „jazda manewrowa dozwolona" na tarczy manewrowej Tm1 lub za pomocą urządzeń radiołączności.
3. Pozwolenie na jazd na bocznicy podaje ustawiacz kierujący pracą manewrową, dla jazd taboru użytkownika,
4. Ustawiacz, lub kierujący pracą manewrową przewoźnika obsługującego bocznicę, daje pozwolenie na jazdę manewrową podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych.
5. Zezwolenie na jazdę jak w punkcie 3 i 4 podaje się za pomocą sygnałów ręcznych zgodnych z Instrukcją o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o. MKT-1,

ROZDZIAŁ IV

WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. OGRANICZENIA DOTYCZĄCE TABORU

1. Na terenie bocznicy 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 bocznicy.
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 (Mhw) składu manewrowego obliczana się według wzoru:

$$Mhw = \frac{Mo \times Pw}{100}$$

gdzie:

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

Pw - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

3) procent wymaganej masy hamującej (Pw) składu manewrowego, dla jazdy po torach bocznicy 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 (Mo), jaką można przetaczać składem manewrowym przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (Mhr) i wymaganym procencie masy hamującej (Pw), oblicza się według wzoru:

$$Mo = \frac{Mhr \times 100}{Pw}$$

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 bocznicy maksymalna długość przetaczanego składu manewrowego bez obsadzenia hamulców wagonowych nie możne przekraczać 12 wagonów.
5. Gdy skład manewrowy liczy powyżej 12 wagonów, to wtedy powinien być obsługiwany 1 wagon z ręcznym hamulcem wagonowym lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte 12 wagonów w składzie.
6. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym, to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych.
7. Sprawdzenie to polega na dokręceniu dźwigni hamulca do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła. Następnie przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę należy hamulec wyluzować i sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcze kół).
8. Z uwagi na niezelektryfikowane tory bocznicy kolejowej, składy pociągów do obsługi bocznicy prowadzone są wyłącznie trakcją spalinową. Innych ograniczeń w kursowaniu rodzajów pojazdów kolejowych nie ma.

2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Szybkość jazd manewrowych powinna być dostosowana do warunków technicznych bocznicy, długości składu manewrowego, warunków atmosferycznych i widoczności tak, aby manewry wykonywane były z zachowaniem ostrożności zapewniającej bezpieczeństwo ludzi, taboru, ładunku.
2. Dopuszczalna prędkość jazd manewrowych po torach bocznicy wynosi 25 km/h.
3. Prędkość jazdy obok pomostów ładunkowych torze ładunkowym nr 104 należy ograniczyć do 5 km/h.
4. Przy dojeżdżaniu lokomotywy lub taboru do stojących wagonów oraz podczas podstawiania i zabierania wagonów na punkty ładunkowe prędkość należy ograniczyć do 3 km/h.
5. Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika - na wszystkich torach prędkość należy ograniczyć do 5 km/h.
6. Jazda torem dojazdowym nr 401 ze stacji PKP PLK S. A. na bocznicę i odwrotnie odbywa się z prędkością do 25 km/h.
7. Przez przejazdy i przejścia prędkość należy ograniczyć do 20 km/h.
8. W razie wystąpienia złych warunków atmosferycznych, pogorszenia widoczności, szybkości te należy odpowiednio zmniejszyć.

3. MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA

1. Każdorazowo podczas zbliżania się do przejazdu kolejowego lub przejścia w poziomie szyn maszynista obowiązany jest podać sygnał „Baczność".
2. Przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy kolejowo drogowe lub przejściu w poziomie szyn należy pracę manewrową wykonywać w ten sposób, aby nie zajmować taborem skrzyżowań torów z drogami kołowymi przez pozostawienie na nim wagonów lub dłuższe zatrzymanie się na nim z manewrowanym taborem. Zbliżając się do skrzyżowania torów

lub przejścia w poziomie szyn maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy oraz zmniejszyć prędkość składu manewrowego do 20km/h.

3. Przed przejazdami kolejowymi kategorii A obsługiwanymi przez pracowników PKP PLK S.A. maszynista lokomotywy manewrowej obowiązany jest podać sygnał „Baczność" i zmniejszyć prędkość do 20 km/h. W przypadku zauważenia niezamkniętych rogatek skład manewrowy powinien być zatrzymany przed przejazdem. Dalszą jazdę może kontynuować po zamknięciu rogatek lub wstrzymaniu ruchu kołowego przez obsługującego przejazd.

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. Za zgodą 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. Zagnańsk przez drużynę manewrową i lokomotywę użytkownika bocznicy.
2. W przypadku obsługi bocznicy przez pracowników użytkownika bocznicy, powinni oni być przeszkoleni z warunków miejscowych stacji PKP PLK S.A. Zagnańsk.
3. Podczas obsługi bocznicy przez pracowników użytkownika bocznicy, przejmują wszystkie obowiązki przewoźnika kolejowego wynikające z niniejszego regulaminu i regulaminy technicznego stacji Zagnańsk.

ROZDZIAŁ V

ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ

1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW

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

2. TABOR KOLEJOWY DEDYKOWANY DO OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Praca manewrowa na bocznicy związana z podstawianiem wagonów ze stacji Zagnańsk na bocznicę może być wykonywana przy użyciu wszystkich rodzajów lokomotyw spalinowych przewoźników. Skład manewrowy pomiędzy stacją Zagnańsk a bocznicą (na tory zdawczo - odbiorcze) prowadzony jest przy użyciu lokomotywy i drużyny manewrowej przewoźnika.
2. Praca manewrowa na bocznicy (podstawianie i podciąganie wagonów na punktach ładunkowych, zdawczo - odbiorczych, przestawianie z toru na tor grupy wagonów, grupowanie wagonów może być wykonywana tylko jedną z niżej wymienionych lokomotyw spalinowych użytkownika bocznicy, na które zostały wydane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów szynowych, przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Są to lokomotywy z ustaloną siła pociągową przy wykonywaniu pracy manewrowej następujących typów:
   a) lokomotywa spalinowa typu 6D (Ls 800) oznaczenie PKP SM-42 - 2400,00 ton,
   b) lokomotywa spalinowa typu 401Da (Ls-350E) - 600,00 ton,
   c) lokomotywa spalinowa typu Ls 300 (oznaczenie PKP SM-30) - 600,00 ton,
3. Podczas wykonywania pracy manewrowej wagony winny być połączone z lokomotywą na hamulec zespolony. Ustala się dla wszystkich jazd manewrowych 30% wymaganego ciężaru hamującego.
4. Wyznaczone miejsce postoju lokomotyw znajduje się na torze 105.
5. Załadowanie piaskiem lokomotyw bocznicowych, tankowanie i doraźne naprawy lokomotyw dokonywane są na torze 107.

3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

1. W inne urządzenia i środki trakcyjne jak np. podciągarki bocznica nie jest wyposażona.

4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Obsadę lokomotywy manewrowej użytkownika bocznicy kolejowej kopalni kruszyw Wiśniówka stanowi jeden maszynista (pracownik posiadający uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych wyłącznie w obrębie bocznicy 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 bocznicy 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 bocznicy.

5. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE

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

6 DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW

1. Na bocznicy można wykonywać manewry tylko 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. Lokomotywa manewrowa nie może się znajdować w środku składu manewrowego podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych przez przewoźnika jak i torów zdawczo odbiorczych i ładunkowych prze użytkownika bocznicy.
2. Szczegóły dotyczące wariantów umiejscowienia lokomotywy w składzie manewrowym podczas obsługi bocznicy przez przewoźnika zostały określone w punkcie 5 Rozdziału III niniejszego regulaminu.

8. SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW

1. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i cięgłowych 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 cięgłowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez drużynę manewrową użytkownika bocznicy, należy wyłącznie do obowiązków tej drużyny manewrowej użytkownika bocznicy.
3. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
4. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
5. Doczepianie samej lokomotywy manewrowej do wagonów może być dokonywane przez maszynistę,
6. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy tabor lub wyjście spomiędzy 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 cięgłowy i odpowiednio skręcić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, dopiero po tym otworzyć kurki powietrzne. Przy rozłączaniu wagonów czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego. Rozłączone sprzęgi hamulcowe należy założyć na wsporniki.
11. Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.
12. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałąk sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałąka. Zarzucanie pałąka sprzęgu na hak wagonu łączonego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałąka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzęgającego wagony.
13. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy wagonami, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
14. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki zarzutowe.

15. Lokomotywy powinny być sprzęgnięte ze sobą i z pierwszym wagonem pociągu towarowego tak, aby zderzaki lekko dotykały do siebie tj. od momentu styku zderzaków skręcić 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 spomiędzy wagonów.

9. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM

1. Pojazdy kolejowe, nie będący w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
   a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia pojazdów kolejowych, a zwłaszcza gdy pochylenie toru przekracza 2,5‰, wieje silny wiatr itp.
   b) po ukończeniu manewrów.
   c) Pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresu, przejazdu (przejścia) lub innego miejsca, które powinno być wolne od pojazdów kolejowych, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na ewentualne przesunięcia się odstawionych pojazdów kolejowych, wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych lub uderzenia przez inne pojazdy kolejowe.
2. Zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub wyłożenie płozów, a mianowicie:
   a) stojące pojazdy kolejowe należy na każdym torze bocznicy sprzęgnąć ze sobą,
   b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
   – jeden pojazd kolejowy - gdy grupa połączonych pojazdów nie przekracza 10 pojazdów, oraz dodatkowo podłożyć płozę hamulcową pod pierwszy wagon od strony końca toru ,
   dwa skrajne pojazdy kolejowe - gdy grupa połączonych pojazdów przekracza 10 pojazdów; oraz dodatkowo podłożyć płozę hamulcową pod pierwszy wagon od strony końca toru.
   – Jeżeli w grupie pojazdów kolejowych znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to oprócz zahamowania należy użyć płozów od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym. Pojazd kolejowy oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym i podłożyć płozę hamulcową od strony końca toru.
   c) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia pojazdów kolejowych należy użyć płozów, zabezpieczając skrajne koła grupy pojazdów lub pojedynczo stojącego wagonu.
3. Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy używać wyłącznie płozów w dobrym stanie technicznym. Należy zwrócić uwagę, aby płoza nie była skrzywiona, wyszczerbiona, aby powierzchnia cierna przylegała do główki szyny.
4. Zabrania się podkładania pod koła wagonów dla zabezpieczenia kawałków metalu, kamieni lub innych przedmiotów.
5. Zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem dokonuje drużyna manewrowa lub pociągowa odstawiająca wagony na postój. Za stan zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem odpowiada ustawiacz lub kierownik pociągu innego przewoźnika.
6. Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem na bocznicy używać należy wyłącznie płozów będących własnością bocznicy. Płozy hamulcowe bocznicy winny być pomalowane na kolor czerwony i posiadać cechę bocznicy „W" wraz z numerem ewidencyjnym.
7. Stojaki na płozy winny być pomalowane kolorem żółtym dla zwrócenia uwagi na miejsce ich ustawienia.

10. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI

1. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane.
2. Na bocznicy można używać płozów hamulcowych typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony - do szyn typu S42, S49, 39, 41 i taki typ obowiązuje na bocznicy,
3. Zabrania się stosowania płóz o wymiarach nie przewidzianych dla danego typu szyn.
4. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w kierunku zestawu kołowego. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby warga płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
5. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
   a) nieprzepisowe wymiary,
   b) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
   c) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
   d) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
   e) korpus jest złamany lub pęknięty,
   f) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
   g) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
   h) nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
6. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdatne do użytku powinny być ułożone w rejonie manewrowym na przeznaczonych do tego celu stojakach. Płozów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
7. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być ocechowane oraz oznakowane skrótem nazwy bocznicy „W" i kolejnym numerem. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoza.
8. Płozów nie wolno rzucać na ziemię, podeszwą ślizgową do spodu.
9. W porze zimowej, w celu uniknięcia oblodzenia płozów, nie należy ich kłaść na śniegu. W razie konieczności położenia płoza na śniegu należy śnieg udeptać a płóz położyć bokiem.
10. Po zestawieniu składu pociągu należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia,
11. Wszystkich płozów spod pojazdów kolejowych, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych pojazdów kolejowych dla zabezpieczeń składu przed zbiegnięciem.
12. Po ukończeniu manewrów ustawiacz powinien usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.
13. W bieżącym użytkowaniu znajduje się 5 płozów hamulcowych.
14. Kierownik Transportu na bocznicy utrzymuje zapas płóz hamulcowych zdatnych do użytku w ilości 2 sztuk i prowadzi ich ewidencję. Płozy hamulcowe powinny być ocechowane skrótem bocznicy „W" i kolejnym numerem. Szerokości powierzchni ślizgowej płóz powinny być odpowiednie do typu szyn. Ustawiacz powinien codziennie sprawdzać czy płozy hamulcowe znajdują się na właściwym miejscu w ustalonej ilości i odpowiednim stanie technicznym.
15. Stojaki na płozy zlokalizowane są na:
   a) międzytorzu torów nr 104 i 105 w sąsiedztwie ukresu rozjazdu nr 105 (dwa płozy),
   b) międzytorzu torów nr 104 i 105 w sąsiedztwie ukresu rozjazdu nr 104 (dwa płozy),
   c) międzytorzu torów 104 i 105 w sąsiedztwie urządzeń zasypowych (jeden płóz),

ROZDZIAŁ VI

ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ

1. POSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ I I ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Jazdy manewrowe pomiędzy stacją PKP PLK S.A. Zagnańsk a bocznicą kopalni kruszyw „Wiśniówka" prowadzone są po torze dojazdowym nr 401, 102 i 103 przy użyciu lokomotyw manewrowych przewoźnika.
2. Dyżurny ruchu stacji Zagnańsk, powiadamia drogą telefoniczną ustawiacza użytkownika bocznicy o zamierzonej obsłudze.
3. Kolejne składy manewrowe w dobie, prowadzone lokomotywą przewoźnika, kursujące między stacją Zagnańsk a bocznicą oznaczone są literami Jm.np. skład manewrowy wyprawiany ze stacji Zagnańsk na bocznicę przyjmuje skrót Jmz kolejnym numerem parzystym wyprawianego składu tj. 2, 4, 6 itd.
4. Dla obsługi punktów ładunkowych po torach bocznicy nr 104, 105, 106 i 107 ruch prowadzony jest przy użyciu lokomotyw użytkownika bocznicy, na zasadzie jazd manewrowych.
5. Skład pociągu lub lokomotywy przewoźnika dokonującej obsługi bocznicy, po przyjeździe do stacji Zagnańsk zostaje wyprawiony na bocznicę jako skład manewrowy.
6. Jazdy składów manewrowych jak i lokomotyw luzem torem dojazdowym nr 401 mogą odbywać się z prędkością do 25 km/h, z ograniczeniem do 20km/h na skrzyżowaniach z drogami kołowymi .
7. Wyjazd składu manewrowego ze stacji PKP Zagnańsk na bocznicę odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu wydane nastawniczemu „Zg1". Nastawniczy „Zg1" po otrzymaniu polecenia i ułożeniu drogi przebiegu podaje sygnał ręczny i dźwiękowy „Do mnie" . Przed wydaniem polecenia nastawniczemu dyżurny ruchu stacji Zagnańsk informuje ustawiacza bocznicy o zamierzonej jeździe i powiadamia dwoma długimi sygnałami za pomocą łącza strażnicowego bocznicy dróżników przejazdowych w km 0.515, 0.944, 2.438 toru dojazdowego (strażnice nr 34, 35 i posterunek odstępowy Lekomin). Czas tego powiadomienia dyżurny ruchu rejestruje w Książce przebiegów R 142 w rubryce nr 8, Dyżurny ruchu w R- 142 i nastawniczy w prowadzonej przez siebie książce przebiegów R-142, a ustawiacz bocznicy w dzienniku telefonicznym R-138 rejestrują godzinę odjazdu składu manewrowego ze stacji Zagnańsk zapisem „Jm2", „Jm4", „Jm6" ....rozpoczynając numeracje od godz. 00.01, a kończąc o godz. 24.00.
8. Skład manewrowy podczas obsługi bocznicy może być prowadzony:
   d) **jedną lokomotywą spalinową przewoźnika:** lokomotywa manewrowa podczas wyjazdu ze stacji Zagnańsk do obsługi bocznicy, musi znajdować się z przodu składu manewrowego, jako lokomotywa ciągnąca. Skład manewrowy dojeżdżając do rozjazdu nr 101 zatrzymuje się przed rozjazdem, kierownik manewrów lub drużyna trakcyjna sprawdza położenie rozjazdu na gruncie i jego ewentualne przełożenie w położenie zasadnicze plus(+), po czym kontynuuje jazdę do wskaźnika Z1. Po zatrzymaniu się przekłada rozjazd nr 101 w położenie minus (-), kierujący na bocznicę. Po ułożeniu drogi przebiegu kierownik manewrów poprzedza pieszo skład manewrowy lub zajmuje miejsce na pomoście lub stopniu pierwszego wagonu spychanego składu manewrowego na bocznicę i daje maszyniście sygnał zezwalający na jazdę. Skład manewrowy należy ponownie zatrzymać przed ukresem rozjazdu nr 102 i po nastawieniu go w położenie minus (-) kontynuuje dalszą jazdę. Po dojechaniu do rozjazdu nr 103 skład manewrowy zatrzymuje się i kierownik dokonuje sprawdzenia i ułożenia drogi przebiegu na tory zdawczo - odbiorcze nr 105 lub 106, w za-

leżności od stanu zajętości torów bocznicy. Następnie skład manewrowy na polecenie kierownika manewrów wjeżdża na tory bocznicowe, drużyna manewrowa zabezpiecza przed zbiegnięciem skład wagonów i dokonuje odczepienia lokomotywy, po czym przystępuje do przekazywania wagonów pod względem technicznym i handlowym. Podczas obsługi jedną lokomotywą przewoźnika, lokomotywa użytkownika bocznicy musi znajdować się na torze wyciągowym nr 107 zabezpieczona przed samoczynnym uruchomieniem się podczas obsługi bocznicy przez przewoźnika.

e) **jedną lokomotywą do wskaźnika Z1 zabudowanego w torze wyciągowym 102, dwoma lokomotywami od wskaźnika Z1 na tory zdawczo - odbiorcze na bocznicy:** skład manewrowy prowadzony (ciągnięty) jedną lokomotywą spalinową przewoźnika, dojeżdża i zatrzymuje się przed wskaźnikiem Z1 znajdującym się w torze dojazdowym nr 102. Kierownicy manewrów (lokomotywy przewoźnika i lokomotywy manewrowej użytkownika bocznicy) uzgadniają pomiędzy sobą, dojazd lokomotywy manewrowej luzem z bocznicy, po torze dojazdowym nr 103 do składu manewrowego. Lokomotywa manewrowa użytkownika bocznicy, po przełożeniu rozjazdu nr 101 w położenie minus (-) dojechaniu i połączeniu się ze składem manewrowym oraz dokonaniu próby uproszczonej hamulca kontynuuje jazdę w kierunku bocznicy po uprzednim porozumieniu się maszynistów lokomotyw spalinowych za pomocą radiotelefonów. Lokomotywa przewoźnika znajdująca się na końcu składu jest teraz lokomotywą popychającą skład. Analogicznie drużyna manewrowa przewoźnika i użytkownika bocznicy postępuje podczas zabierania składu manewrowego z bocznicy, w tym przypadku lokomotywa użytkownika bocznicy musi znajdować się jako pierwsza podczas jazdy składu manewrowego z torów zdawczo - odbiorczych do wskaźnika Z1 zabudowanego w torze dojazdowym nr 102, gdzie następuje odczepienie lokomotywy użytkownika bocznicy od składu i zjazd jej na bocznicę po wyjeździe składu manewrowego z toru 102 w kierunku stacji Zagnańsk. Po odczepieniu lokomotywy użytkownika bocznicy należy przed uruchomieniem składu dokonać uproszczonej próby hamulca zespolonego. Skład manewrowy prowadzony jest do stacji Zagnańsk lokomotywą przewoźnika.

f) **dwoma lokomotywami spalinowymi przewoźnika:** w przypadku gdy masa ogólna składu manewrowego przekracza siłę pociągową użytej do obsługi bocznicy jednej lokomotywy, wówczas dopuszcza się zastosowanie dwóch lokomotyw spalinowych. W tym przypadku jedna lokomotywa musi znajdować się na czole składu manewrowego jako prowadząca, druga na końcu składu jako lokomotywa popychająca, która musi być sprzęgnięta i włączona do przewodu głównego hamulca zespolonego. Skład manewrowy dojeżdżając do rozjazdu nr 101 zatrzymuje się przed rozjazdem, kierownik manewrów lub drużyna trakcyjna sprawdza położenie rozjazdu na gruncie i jego ewentualne przełożenie w położenie zasadnicze plus(+), po czym kontynuuje jazdę do wskaźnika Z1, przekłada rozjazd nr 101 w położenie minus (-), kierujące na bocznicę. Po ułożeniu drogi przebiegu i dokonaniu próby uproszczonej hamulca zespolonego jazda w kierunku bocznicy może być kontynuowana, z tym że lokomotywa popychająca jest teraz lokomotywą ciągnącą, a druga lokomotywa jest lokomotywą popychającą. Skład manewrowy należy ponownie zatrzymać przed rozjazdem nr 102, kierownik manewrów dokonuje sprawdzenia i ułożenia drogi przebiegu na tory zdawczo - odbiorcze nr 105 lub 106 w zależności od stanu zajętości torów bocznicy. Następnie skład manewrowy na polecenie kierownika manewrów wjeżdża na tory bocznicowe drużyna manewrowa dokonuje zabezpieczenia przed zbiegnięciem składu wagonów, odczepia lokomotywy po czym przystępuje do przekazywania wagonów pod względem technicznym i handlowym.

9. Ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę odpowiedzialni są za sprawdzenie czy skład manewrowy wjechał w całości na bocznicę oraz czy tor dojazdowy nr 401 jest wolny.

10. Podczas jazdy składu manewrowego na bocznicę, kiedy skład manewrowy jest ciągnięty, drużyna manewrowa zajmuje miejsce w kabinie maszynisty.
11. Rozpoczęcie jazdy manewrowej z torów nr 105, 106 bocznicy na stację PKP Zagnańsk odbywa się na podstawie sygnału ręcznego „ Do mnie" lub „ Ode mnie" podanego przez ustawiacza użytkownika bocznicy po uprzednim sprawdzeniu przez niego drogi przebiegu na gruncie.
12. Przed podaniem sygnału uprawniony ustawiacz użytkownika bocznicy powiadamia o mającej nastąpić jeździe manewrowej dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk i dopiero po uzyskaniu jego zgody podaje sygnał ręczny „Do mnie" lub „Ode mnie". Po wyjeździe składu manewrowego ustawiacz użytkownika bocznicy oznajmia dyżurnemu ruchu stacji Zagnańsk godzinę odjazdu składu rejestrując to w dzienniku telefonicznym zapisem „Jm1", „Jm3", „Jm5", rozpoczynając kolejność numeracji od godz. 00.01, a kończąc o godz. 24.00. Dyżurny ruchu stacji Zagnańsk rejestruje odnośne zapisy w książkach przebiegów R-142 i zawiadamia strażnice przejazdowe nr 34, 35 i posterunek odstępowy Lekomin o odjeździe składu manewrowego z bocznicy.
13. Maszynista lokomotywy przed dojazdem do wskaźnika W 28 „Wskaźnik kanału radiowego" ustawionego w km. 3,450 na torze dojazdowym do bocznicy nawiązuje łączność z dyżurnym ruchu posterunku odstępowego Lekomin, który informuje dróżników przejazdowych strażnic 34 i 35 o zbliżaniu się jazdy manewrowej do przejazdu.
14. Wjazd składu manewrowego z bocznicy na stację PKP PLK S.A. Zagnańsk odbywa się na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona" podawany na tarczy manewrowej TM-1 ustawionej przy torze dojazdowym nr 401 w km 0,183,60.
15. Wymagany ciężar hamujący dla składów manewrowych pomiędzy stacją Zagnańsk a bocznicą wynosi 30 % masy ogólnej składu manewrowego.
16. Składy manewrowe po torze dojazdowym bocznicy nr 401 mogą się poruszać z V max = 25 km/h.
17. Przed odjazdem składu manewrowego zarówno ze stacji Zagnańsk na bocznicę jak i z bocznicy do stacji PKP Zagnańsk wyznaczony pracownik przewoźnika kolejowego dokonuje wstępnych oględzin technicznych i szczegółowej próby hamulca zespolonego a fakt ten udokumentuje w karcie próby hamulca.
18. Obowiązkowo w składzie pociągu dwa pierwsze i dwa ostatnie wagony powinny mieć włączony i sprawny hamulec zespolony.
19. Skład drużyny manewrowej i trakcyjnej stanowi maszynista lokomotywy, ustawiacz i manewrowy przewoźnika obsługującego bocznicę.
20. Skład manewrowy przewoźnika obsługującego bocznicę, jadący torem dojazdowym z bocznicy do stacji Zagnańsk powinien być osygnalizowany tak jak pociąg sygnałem PC1 i Pc5 tj. na czole pojazdu dwa lub trzy białe światła, na ostatnim pojeździe dwie odblaskowe prostokątne tarcze podzielone na trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, boczne białe lub żółte. Osygnalizowanie składu manewrowego jak wyżej należy do obowiązków pracowników przewoźnika obsługującego bocznicę.
21. Przewoźnik obsługujący bocznicę może wyjechać z bocznicy na tor dojazdowy 401 gdy zostały spełnione wymagane warunki:
    f) przygotowano skład do jazdy pod względem technicznym i handlowym,
    g) otrzymał pozwolenie na jazdę manewrową od dyżurnego ruchu stacji PKP Zagnańsk i ustawiacza bocznicy,
    h) przygotowano drogę przebiegu z danego toru,
    i) wykonano szczegółową próbę hamulca zespolonego,
    j) nie ma przeszkód do jazdy składu manewrowego.
28. Bocznica kopalni kruszyw „Wiśniówka" stanowi jeden rejon manewrowy.
29. Po wjechaniu składu manewrowego na tory bocznicy lub tory stacji Zagnańsk należy zahamować hamulcem zespolonym pozostawione wagony, co należy do obowiązków maszynisty

przewoźnika obsługującego bocznicę, a ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym dwóch skrajnych wagonów i podłożeniem płoza hamulcowego od strony spadku. Płozy hamulcowe ustawiacz pobiera na stacji Zagnańsk od dyżurnego ruchu za pokwitowaniem w kontrolce wydanych płozów hamulcowych.

30. W zależności od sytuacji wagonowej na bocznicy dyżurny stacji Zagnańsk zarządza tak jazdy manewrowe aby zgodnie z planem obsługi przyjąć wagony z bocznicy i przekazać wagony na bocznicę. Wykonawcą poleceń dyżurnego ruchu jest ustawiacz i maszynista przewoźnika obsługującego bocznicę.
31. Odjazd składu manewrowego ze stacji Zagnańsk na bocznicę odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu PKP PK S.A. stacji Zagnańsk po zgłoszeniu gotowości do odjazdu przez ustawiacza przewoźnika obsługującego bocznicę. Gotowość odjazdu dyżurnemu ruchu stacji PKP zgłasza ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę po: sprzęgnięciu lokomotywy z wagonami, usunięciu płozów hamulcowych, odhamowaniu hamulców ręcznych, dokonaniu oględzin technicznych i szczegółowej próby hamulca. Wyjęte płozy hamulcowe ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę przekazuje dyżurnemu ruchu PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk.
32. Podczas jazdy grupy manewrowej z i na bocznicę należy unikać zbędnego zatrzymywania manewru ze względu na pochylenia. Zatrzymanie składu może mieć miejsce tylko w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa oraz przyjeździe luzem lokomotywy manewrowej,
33. Podczas jazdy składu manewrowego pomiędzy stacją Zagnańsk a bocznicą jak i w odwrotnym kierunku, w kabinie maszynisty poza maszynistą musi znajdować się ustawiacz pouczony każdorazowo przez maszynistę o sposobie hamowania lokomotywy i umiejętności zatrzymania składu. Obowiązkiem jego jest jednocześnie obserwowanie drogi w czasie jazdy i informowanie maszynisty o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy.

2. WAŻENIE WAGONÓW

1. Na bocznicy Kopalni kruszyw „Wiśniówka" dokonuje się ważenia ładowanej masy systemem elektronicznym zainstalowanym w kołowych ładowarkach samojezdnych.
2. Wynik ważenia zamieszcza się w odpowiedniej rubryce listu przewozowego.

3. PLANOWANIE PRACY MANEWROWEJ

1. Grupa torów zdawczo-odbiorczych dla bocznicy znajduje się na bocznicy. Tory te oznaczone są numerami 105 i 106 i stanowią integralną część bocznicy .
2. Przekazywanie wagonów z bocznicy lub na bocznicę dokonywane jest przedstawicielowi bocznicy przez ustawiacza przewoźnika na torach zdawczo-odbiorczych nr 105 i 106 . Przetaczanie wagonów poza punkt zdawczo -odbiorczy należy do obowiązków użytkownika bocznicy,
3. Jednorazowo można podstawić na tor zdawczo-odbiorczy nr 105 lub 106 składy wagonów o maksymalnej długości 380 m.
4. Podstawą sprawnego wykonania pracy manewrowej na bocznicy jest plan pracy manewrowej.
5. Plan pracy manewrowej obejmuje całokształt pracy związanej: z manewrami na torach PKP PLK S.A. stacji Zagnańsk, torach bocznicy i załadunkiem wagonów na punkcie ładunkowym bocznicy.
6. Planowanie pracy manewrowej powinno odbywać się: zawczasu, przed rozpoczęciem pracy, biorąc pod uwagę ilość wagonów do podstawienia pod załadunek i zabrania z bocznicy.

7. Podstawą sporządzania planu pracy manewrowej jest potrzeba załadowania odpowiedniej ilości wagonów celem realizacji złożonych zamówień.

4. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW

1. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z obsługą bocznicy przez przewoźnika, kierujący tymi manewrami ustawiacz obowiązany jest poinformować pracowników własnej drużyny manewrowej, o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej oraz ustawiacza użytkownika bocznicy, a w razie jego braku, innego pracownika wyznaczonego przez kierownika transportu na bocznicy.
2. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z przetaczaniem taboru, na punktach ładunkowych lub przestawieniem taboru z toru na tor przez ustawiacza bocznicy 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.

Punktem taryfowym bocznicy jest punkt zdawczo - odbiorczy. Umowny punkt zdawczo odbiorczy usytuowany jest przy torze Nr 105 i 106 bocznicy Kopalni kruszyw „Wiśniówka".

1. Na wagony zdawane przez przewoźnika dla bocznicy zdającym jest ustawiacz lub kierownik pociągu przewoźnika. Sporządzają oni dokumenty na wagony podstawiane na bocznicę wg wzoru przewoźnika.
2. Przyjęcie wagonów i przesyłek od przedstawiciela bocznicy, którym jest kierownik manewrów użytkownika bocznicy odbywa się na podstawie dokumentów zdawczych, dokumentów przewozowych i nalepek kierunkowych na wagonach poprzez sprawdzenia na gruncie wszystkich podstawionych wagonów i przesyłek w obecności przedstawiciela przewoźnika.
3. Dokumenty przewozowe pobiera kierownik manewrów użytkownika bocznicy, który o przybyciu przesyłek powinien być powiadomiony przez przewoźnika.
4. Sprawdzenie wagonów i przesyłek na gruncie przez przedstawiciela bocznicy w obecności przedstawiciela przewoźnika polega na stwierdzeniu:
   a) ilości wagonów podstawionych na bocznicę i zgodności numerów wagonów podanych w dokumentach zdawczo-odbiorczych ze stanem na gruncie,
   b) stanu technicznego podstawianych wagonów, zwracając uwagę na ewentualne uszkodzenia oraz braki wyposażenia (połamane deski, uszkodzenia otuliny, pogięte słupki, stopnie, brak dekli, kłonic itp.),
   c) stanu przesyłek na wagonach otwartych oraz stanu plomb w wagonach zamykanych (cysternach, krytych itp.), a także śladów wycieków, usypów lub innych uszkodzeń lub braków w przesyłkach,
   d) przydatności podstawionych wagonów do załadunku towarów, dla których wagony te były zamawiane.

5. Wszystkie nieprawidłowości stwierdzone podczas oględzin przyjmowanych wagonów winny być zgłoszone przedstawicielowi przewoźnika zdającego wagony oraz odnotowane przez przyjmującego w dokumentach zdawczo-odbiorczych, przy odpowiednich numerach wagonów, podając przy odpowiednim wagonie rodzaj nieprawidłowości np: uszkodzona 1 deska, złamany słupek narożny, brak 4 kłonic, oberwany stopień, brak 1 węża hamulcowego itp.
6. Po sprawdzeniu i przyjęciu wagonów na gruncie, przedstawiciel bocznicy kwituje ich odbiór na poszczególnych egzemplarzach dokumentów zdawczo -odbiorczych odnotowując ewentualne uwagi o wagonach i przesyłkach oraz faktyczną godzinę przyjęcia wagonów.
7. Z chwilą przyjęcia wagonów (podpisania wykazu R-25/26), wszelka odpowiedzialność za ujawnione później braki i uszkodzenia przesyłek w wagonach przechodzi na użytkownika bocznicy.
8. W razie stwierdzenia częściowego braku lub uszkodzenia przesyłki lub braku plomb wagony mogą być przyjęte od przewoźnika na teren bocznicy pod warunkiem:
   a) komisyjnego sprawdzenia zawartości wagonu na punkcie zdawczo-odbiorczym i sporządzenia protokołu na okoliczność stwierdzenia nieprawidłowości na żądanie użytkownika bocznicy,
   b) założenia przez przewoźnika na punkcie zdawczo-odbiorczym plomb zabezpieczających ładunek; w tym przypadku pracownicy posiadacza bocznicy mogą przystąpić do komisyjnego otwarcia i rozładunku wagonu tylko w obecności upoważnionego pracownika przewoźnika,
   c) W obu tych przypadkach, po sprawdzeniu zawartości wagonu, przedstawiciel przewoźnika przy współudziale przedstawiciela bocznicy, sporządza protokół kolejowy na właściwym druku. W przypadku nie spełnienia w/w wymogów przez przewoźnika, użytkownik bocznicy wykreśla z wykazu zdawczego numer podstawionego i zakwestionowanego wagonu (na wszystkich egzemplarzach), a przesyłkę pozostawia do dyspozycji przewoźnika.
9. Jeżeli podstawiony wagon próżny nie nadaje się do załadunku towaru, pod który był zamawiany, to obowiązkiem użytkownika bocznicy jest wykreślenie numeru zakwestionowanego wagonu z dokumentu zdawczo – odbiorczego i zażądanie zabrania tego wagonu z Punktu Zdawczo-Odbiorczego.

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 bocznicy 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 pozdejmowanie nalepki kierunkowe /stare/ oraz nalepki ostrzegawcze;
   b) mieć ściągnięte zabezpieczenia do mocowania ładunku, plomby i odrutowania;
   c) przy wagonach platformach winny być podniesione burty boczne, podniesione kłonice, 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 bocznicy na punkty zdawczo odbiorcze, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe podwieszone 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. Bocznica nie posiada urządzeń ładunkowych.
2. Czynności ładunkowe wykonywane są samojezdnymi ładowarkami kołowymi z czerpakami wyposażonymi w wagi elektroniczne. Ładowarki obsługują wykwalifikowani i przeszkoleni pracownicy.
3. Kierujący czynnościami ładunkowymi powinien:
   1. dbać o przestrzeganie przepisów BHP,
   2. pilnować zachowania skrajni taboru po zakończeniu prac ładunkowych,
   3. czyścić torowisko, teren i wagony po wyładunku,
   4. pozamykać drzwi wagonów, zabezpieczyć je przed otwarciem się oraz założyć wyposażenie wagonu w odpowiednie miejsca i zabezpieczyć przed wypadnięciem,
   5. usuwać z wagonów nalepki i napisy kredowe (zabronione jest usuwanie nalepek założonych przez pracowników rewizji technicznej wagonów),
   6. terminowo dokonywać załadunku i wyładunku wagonów.
4. Zatrudnianie pracowników bocznicy przy czynnościach na i wyładunkowych bez wymaganych kwalifikacji jest zabronione.

5. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE

1. Czynności ładunkowe na bocznicy wykonywane są na torze nr 104.
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 bocznicy, kierujący manewrami ustawiacz użytkownika bocznicy obowiązany jest:
   a) sprawdzić, czy nie odbywa się załadunek lub wyładunek wagonów;
   b) sprawdzić, czy nie dokonuje się naprawy wagonów lub ich oczyszczania;
   c) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych lub naprawczych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku dla uniemożliwienia jego uszkodzenia lub przesunięcia się w czasie manewrów;
   d) zażądać odsunięcia od taboru i z nad taboru wszelkich urządzeń ładunkowych i przerwać prace wszystkich urządzeń związanych z czynnościami ładunkowymi;
   e) zażądać pozamykania drzwi oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników;
   f) sprawdzić, czy pomiędzy budowlami i urządzeniami ładunkowymi a wagonami oraz pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
   g) sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie;
   h) sprawdzić, czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru;

i) upewnić się, że wagony stojące na punkcie ładunkowym są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło przemieszczenie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

5. Sprawdzenia punktów w podanym w ppkt. 4 zakresie, ustawiacz użytkownika bocznicy lub inny wyznaczony pracownik obowiązany jest dokonać, niezależnie od tego, czy w czasie obsługi tych punktów odbywają się jakiekolwiek 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. Towary niebezpieczne stanowią materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie przewozu lub w przypadkach zaistnienia zdarzenia, mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
2. Bocznica kopalni kruszyw „Wiśniówka" nie spełnia warunków do postoju wagonów z towarami niebezpiecznymi w związku z czym postój wagonów, załadunek i wyładunek wagonów z tymi towarami jest zabroniony.

ROZDZIAŁ IX

NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE

1. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

Utrzymanie 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 obowiązków użytkownika bocznicy.
2. Utrzymanie torów, rozjazdów i urządzeń torowych na torze dojazdowym, torach zdawczo – odbiorczych oraz torach ładunkowych, odchwaszczania torów bocznicowych i odśnieżanie w okresie zimowym należy do obowiązków drużyny manewrowej bocznicy.
3. Czynności czyszczenia i konserwacji, o których mowa powyżej, wykonuje się w czasie przerwy w wykonywaniu pracy manewrowej,
4. **Oględziny torów -** przeprowadza się wzrokowo celem stwierdzenia, czy w torach nie występują pęknięte, wykruszone lub uszkodzone części albo inne usterki (odkształcenia) grożące naruszeniem prawidłowego działania torów, Oględziny dokonuje ustawiacz bocznicy posiadający odpowiednie przeszkolenie w tym zakresie. Wyniki oględzin torów należy wpisywać do założonej książki - „Książka oględzin torów, rozjazdów i urządzeń srk" a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na 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 szkolenie w tym zakresie. Wyniki oględzin skrzyżowań torów należy wpisywać do założonej książki - „Książka oględzin torów, rozjazdów i urządzeń srk", a ewentualne nieprawidłowości należy zgłosić kierownikowi transportu na bocznicy.
7. **Badanie techniczne i pomiar rozjazdów** składa się z oględzin i pomiarów rozjazdów oraz ustalenia stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów nawierzchni. Odbywają się 1 raz do roku wiosną i przeprowadzane są przez toromistrza bocznicy posiadającego stosowne kwalifikacje. Badanie techniczne i pomiar rozjazdów może być połączone z okresowym przeglądem budowlanym bocznicy. Wynik pomiaru i badania należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2), oraz w arkuszach rozjazdów (załącznik 16 do instrukcji MKT-2), ponadto na potwierdzenie wykonanego badania powinien być sporządzony protokół zgodnie z załącznikiem nr 14 do Instrukcji MKT – 2).
8. Oględziny torów, rozjazdów na 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. Remonty /wymiany torów i rozjazdów/ mogą być wykonane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje do wykonywania tych prac remontowych. W czasie wykonywania robót torowych na rozjazdach i torach miejsce pracy powinno być osygnalizowane zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji /Dz. U. nr 172 poz. 1444 z roku 2005/, z późniejszymi zmianami oraz instrukcji MKT-1.
11. Ustawiacz bocznicy powinien być powiadomiony o wykonywanych robotach torowych. W przypadku awaryjnych robót na torze 401 związanym z dojazdem do torów zdawczo – odbiorczych, które ograniczały by przyjęcie wagonów z sieci PKP PLK S.A. kierownik transportu na bocznicy powinien powiadomić o powyższym dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk,
12. Utrzymanie oświetlenia zewnętrznego na torach bocznicowych zgodnie z wymaganymi przepisami należy do właściciela bocznicy.
13. O wszelkich planowych robotach związanych z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej lub wiążące się z bezpieczeństwem pracy ludzi i/lub taboru kolejowego, muszą być poinformowani:
    a) Przewoźnicy kolejowi planujący podstawianie wagonów na bocznicę,
    b) Naczelnik PKP PLK SA, Sekcji Eksploatacji Kielce reprezentujący zarządcę infrastruktury kolejowej do której bocznica jest podłączona.
14. Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:
    a) zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
    b) niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
    c) osobę nadzorującą wykonanie robót.
    d) usuniecie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
15. Utrzymanie toru dojazdowego 401 do km 3,097,80 znajdującego się w granicach PKP PLK S.A, należy do należy do zarządcy linii kolejowej PKP PLK S.A., natomiast utrzymanie toru 401 od km 3,097,80 do końca toru należy do użytkownika bocznicy.
16. Utrzymanie przejazdów kolejowo drogowych w torze dojazdowym 401 na terenie PKP PLK S.A. należy do właściciela infrastruktury czyli PKP PLK S.A. natomiast utrzymanie toru i przejazdów kolejowych na pozostałej części toru dojazdowego oraz bocznicy należy do użytkownika bocznicy.

2. TABOR KOLEJOWY

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

3. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

1. Bocznica nie posiada i nie dzierżawi czynnych urządzeń wykorzystywanych do obsługi bocznicy 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. 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 wymieni 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 osób zapoznanych z treścią regulaminu", który stanowi załącznik nr 1 do regulaminu.

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

4. BADANIA LEKARSKIE

1. Badania lekarskie pracowników związanych z zakresem pracy bocznicy przeprowadzają wg zasad przyjętych w Spółce MAJKOLTRANS, które zostały 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 bocznicy kolejowej do 50-ego roku życia raz na dwa lata badania okresowe, oraz raz na cztery lata badania psychologicznej przydatności zawodowej, po 50-ym roku życia raz w roku badania okresowe, oraz raz na dwa lata badania psychologicznej przydatności zawodowej.
3. Wyniki badań lekarskich powinny znajdować się w aktach osobowych pracowników.
4. Bez ważnego, pozytywnego wyniku badania lekarskiego, nie można pracownika dopuścić do wykonywania czynności związanych z ruchem kolejowym.

5. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW NADZORU NAD PRACĄ BOCZNICY KOLEJOWEJ

I. Kierownik transportu na Bocznicy:

Obowiązki kierownika transportu na bocznicy, pełni Specjalista ds. Handlu i Transportu na bocznicy, który odpowiedzialny jest za:

1. Kierowanie transportem kolejowym.
2. Zapewnienie ciągłości ruchu kolejowego na torach bocznicy.
3. Opracowywanie wniosków 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. Dba 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 EUROVIA Kruszywa S.A. Kopalnia kruszyw „Wiśniówka" 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 EUROVIA Kruszywa S.A. Kopalnia kruszyw „Wiśniówka",
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 Kierownik 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 MANEWROWĄ 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 EUROVIA Kruszywa S.A. Kopalnia kruszyw „Wiśniówka" 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 Zagnańsk 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 EUROVIA Kruszywa S.A. Kopalnia kruszyw „Wiśniówka".
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 Zagnańsk o wszelkich sytuacjach uniemożliwiających podstawienie lub zabranie wagonów.
15. Kontrolowanie prawidłowego naliczania opłat przez PKP i podpisywania faktur Vat.
16. Przestrzeganie obowiązujących przepisów BHP i p.poż.
17. Przestrzeganie zasad i postanowień Regulaminu zakładowego głównie dyscypliny pracy.
18. Dbanie o dobry stan posiadanego sprzętu i urządzeń.
19. Zgłaszanie Kierownikowi Transportu na Bocznicy o zauważonych nieprawidłowościach i uchybieniach.
20. Natychmiastowe powiadamianie o każdym wypadku mającym miejsce na terenie bocznicy.
21. Kierownik Transportu na Bocznicy może przydzielić ekspedytorowi inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.

II. Kierujący pracą manewrową na bocznicy ustawiacz:

Ustawiacz podlega bezpośrednio kierownikowi transportu na bocznicy.

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 bocznicy 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 Zagnańsk w sprawach jazd składów manewrowych torem dojazdowym nr 401.
9. Uzgadnianie z dyżurnym ruchu stacji Zagnańsk rozpoczęcie jazdy manewrowej z torów nr 104,105 i 106.
10. Przechowuje na tablicy kluczowej klucz od rozjazdu nr 102 i w zależności od potrzeb wydaje go ustawiaczowi przewoźnika.
11. Po zrealizowaniu jazdy manewrowej dopilnowuje aby klucz został zwrócony i umieszcza go na właściwym miejscu.
12. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:

a) zgłosić swoją obecność kierownikowi transportu na bocznicy,
b) przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią,
c) zapoznać się z poleceniami Kierownika Transportu na Bocznicy i operatywnym planem pracy manewrowej,
d) sprawdzić skład drużyny lokomotywowej, przepisowe ubranie maszynisty (kierowcy lokomotywki spalinowej) i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan psychofizyczny maszynisty,
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 szynowe),

j) przed podaniem sygnału na jazdę manewrowa na tor dojazdowy nr 401 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 bocznicy 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 bocznicy,
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 Bocznicy, podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia Kierownika Transportu na Bocznicy, wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem; pracę manewrową można wznowić na polecenie Kierownika Transportu na Bocznicy,
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 bocznicy 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) stanu oraz właściwych wskazań wskaźników na latarniach zwrotnicowych i sygnałów na latarniach wykolejnicowych,
h) 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 Specjalistę ds. Handlu ni Transportu na bocznicy.

18. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) na bocznicy 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 Bocznicy może przydzielić ustawiaczowi na bocznicy, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.

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

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

1. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) wykonujący manewry powinien obserwować:
   a. sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
   b. prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, itp.,
   c. czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe w skrajni, itp.),
   d. czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
2. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
3. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami.
4. Podczas manewrowania maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien znajdować się na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być przez niego dozorowany.

5. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) może na polecenie ustawiacza sam układać drogę przebiegu dla jazdy lokomotywy luzem lub z jednym wagonem, oraz sprzęgać i rozprzęgać lokomotywę z taborem.
6. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed samouruchomieniem lub uruchomieniem przez osoby niepowołane. Na opuszczenie lokomotywy przez maszynistę (prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) musi wyrazić zgodę ustawiacz.
7. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
8. Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy kolejowo drogowe, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien podawać sygnał "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.
9. Maszyniście (prowadzącemu pojazdy szynowe w obrębie bocznicy), przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.
10. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) na polecenie ustawiacza uczestniczy w procesie czyszczenia i uszczelniania wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów. Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
11. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy)a, powinien spełniać warunki określone w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans Sp. z o.o. MKT-11.

7. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Toromistrz

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

8. WSPÓLNY ZAKRES OBOWIĄZKÓW PRACOWNIKÓW BOCZNICY

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

ROZDZIAŁ XI

BEZPIECZEŃSTWO

1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO

1. Poruszanie się po torach:
   a) W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
   b) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
   c) Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego taboru.
   d) Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
   e) Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
   f) Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu.
   g) Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a urządzeniami przylegającymi do tego toru.
   h) Nie wolno stać lub chodzić po materiałach i przedmiotach zgromadzonych na międzytorzach oraz po 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 tub 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 MANEWROWA 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 bocznicy;
   c) specyfiką wykonywanego manewru (np. pchania wagonów),
   d) wywołanymi w okresie zimy /śnieżyca, zawieje, oblodzenia, zaspy, 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 bacznie 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, śnieżyca) 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 wykolejenia taboru.
9. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na torach bocznicowych należy do obowiązku użytkownika bocznicy. Odśnieżenie punktów zdawczo -odbiorczych oraz ładunkowych jest warunkiem wstępnym dla umożliwienia eksploatacji bocznicy w ciężkich warunkach zimowych.

10. Bieżące odśnieżanie bocznicy, 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 bocznicy 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.

3.1 Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy:

1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:
   a) Sekcja Eksploatacji w Kielcach:
   - Naczelnik Sekcji telefon nr **- (41) 41 278 69 01 / 668 404 791**
2) po stronie użytkownika bocznicy Kopalni kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce:
   a) Kierownik Transportu na bocznicy telefon nr **- 607 651 983,**
   b) Specjalista ds. Handlu i Transportu telefon nr **- 604 407 941,**
   c) Kierownik kopalni kruszyw Wiśniówka telefon nr - **608 696 412**

3.2 Działania podejmowane w sytuacjach wyjątkowych i w trudnych warunkach:

1) 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.
2) Strony ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, powiadamia się odpowiednio:
   a) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach:
      1) Dyspozytor Zakładowy – telefon nr **- (41) 278 68 88 / 608 677 917**
   b) po stronie użytkownika bocznicy Kopalni kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówka:
      1) Kierownik Transportu na bocznicy telefon nr **- 607 651 983,**
      2) Specjalista ds. Handlu i Transportu telefon nr **- 604 407 941,**
      3) Kierownik kopalni kruszyw „Wiśniówka" telefon nr - **608 696 412.**
3) Podjęcie i prowadzenie akcji ratunkowej zarządza uprawniony pracownik Strony właściwej dla miejsca zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu).
4) Akcję ratunkową prowadzi się według zasad określonych w przepisach obowiązujących Stronę.
5) 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.
6) Za bezpieczeństwo pożarowe i ochronę środowiska Strony odpowiadają w granicach swoich zarządów.
7) Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie prowadzi się w oparciu o Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17, obowiązującą na drogach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., oraz Regulamin pracy bocznicy obowiązujący na drogach kolejowych zarządzanych przez MAJKOLTRANS Sp. z o.o., a ponadto na podstawie szczegółowych zasad określonych w opracowanych przez Strony planów prowadzenia robót zimowych.

8) Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie sprawności techniczno – eksploatacyjnej w warunkach zimowych w granicach swojego działania.
9) Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:
   a) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: Sekcja Eksploatacji w Kielcach:
      - Naczelnik Sekcji telefon nr - **(41) 41 278 69 01 / 668 404 791**
   b) po stronie użytkownika bocznicy Kopalni kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce:
      - Kierownik Transportu na bocznicy telefon nr - **607 651 983,**
      - Specjalista ds. Handlu i Transportu telefon nr - **604 407 941,**
      - Kierownik kopalni kruszyw Wiśniówka telefon nr - **608 696 412**
10) 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.
11) 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.

3.3 Tryb wyjaśniania przyczyn poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie Kolejowym:

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

3.4 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.

3.5 Tryb rozstrzygania sporów:

1) Spory dotyczące zagadnień ujętych w pkt. 2, 3 i 4 Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
2) Przy braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem właściwości ogólnej.

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

A. 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 bocznicę, 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 bocznicę.
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.

B. POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznicę, który otrzymał zawiadomienie o zdarzeniu, lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, powinien wezwać: pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są poszkodowani, straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
   1) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
   2) pożaru lub wybuchu.

   Niezwłocznie wezwać pogotowie ratunkowe po otrzymaniu zgłoszenia o najechaniu pojazdu kolejowego na człowieka oraz zawiadomić o wypadku najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala
   zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności.
2. Nadzorujący bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzeniu na bocznicy jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie właściciela bocznicy.

C. ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznicę Kierownik bocznicy zgłasza zdarzenie Kierownictwu firmy MAJKOL-TRANS Sp. z o.o. oraz właścicielowi bocznicy.
2. Nadzorujący bocznicę zgłasza zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
3. Nadzorujący bocznicę obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o zdarzeniu:
   1) członków komisji ze strony użytkownika bocznicy,
   2) przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
   3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie do miejsca zdarzenia.
4. Nadzorujący bocznicę Dyrektor ds. Eksploatacyjnych MAJKOLTRANS Sp. z o.o. zobowiązany jest powiadomić o zdarzeniu pisemnie przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia:
   1) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
   2) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
   3) W zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwą miejscowo:
      a) Prokuraturę Rejonową,
      b) Komendę Policji,
      c) Komendę Państwowej Straży Pożarnej,
      d) Jednostkę Żandarmerii Wojskowej.
5. Szczegółowe informacje o powiadamianiu organów w przypadku zaistnienia zdarzenia kolejowego są umieszczone na stronie internetowej www.utk.gov.pl, w zakładce BEZPIECZEŃSTWO→ZGŁOŚ WYPADEK/ZDARZENIE KOLEJOWE.
6. Szczegółowe zasady postępowania w przypadku zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w transporcie kolejowym określone są w obowiązującej na bocznicy 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) z późniejszymi zmianami.

D. 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:
   a) zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu,
   b) zabezpieczyć miejsce zdarzenia,
   c) udzielić pierwszej pomocy rannym,
   d) przeciwdziałać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru,
   e) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić ich do zatarcia,
   f) 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:
   a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
   b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
   c) 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:
   a) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającym pomocy poszkodowanym w zdarzeniu,
   b) sprawdza wykonanie przez kierującego manewrami czynności określone w pkt. 2,
   c) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia,
   d) zabezpiecza dokumentację związaną z stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyn zdarzenia,
   e) współpracuje z przedstawicielami przewoźników.
5. Wykolejony tabor na torach bocznicy nie wolno wkolejać do czasu przybycia komisji powypadkowej. Tabor wykolejony musi być poddany sprawdzeniu i pomiarom przez właściciela taboru, który po sprawdzeniu wyda dalsze dyspozycje.
6. Do czasu przeprowadzenia badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej, objętej miejscem
   wypadku z taborem i usunięcia usterek w infrastrukturze spowodowanych wypadkiem, zabrania się prowadzenia ruchu kolejowego po tej infrastrukturze.

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 Wiśniówka.
   b) Numery ważniejszych telefonów:
      - Alarmowy - **112,**
      - Specjalista ds. BHP - **535 292 906,**
      - Kierownik transportu na bocznicy - **607 651 983,**
      - Dyrektor ds. Eksploatacji MAJKOLTRANS - **697 270 400,**
      - Dyspozytor zakładowy MAJKOLTRANS - **691 815 999,**
      - Kierownik kopalni kruszyw EUROVIA Wiśniówka - **608 696 412**
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 kopalni,
   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) Przestawienia 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. Paderewskiego 43/45 Kielce	tel. (41) 278-68-88 fax (41)278-33-20 iz.kielce@plk-sa.pl	
2	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji Kielce. ul. Żelazna 32b Kielce	tel. (41)378-69-01 kom. 668 404 791	

b) PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ

Lp.	Nazwa i adres Przewoźnika	Nr telefonu	Uwagi
1	2	3	4
1	PKP CARGO S.A. WSCHODNI ZAKŁAD SPÓŁKI ul. Piękna 27 Lublin	tel. (41) 278 43 70 sekretariat.wschodni@pkp-cargo.eu	
2	MAJKOLTRANS Sp. z o.o. ul. Paczkowska 26 50 - 503 Wrocław	tel. (71) 717 45 33 fax. (71) 717 45 34 majkoltrans@majkoltrans.pl	
3	**RAILPOLONIA sp. z o.o.** Odrano Wola ul. Osowiecka 47 05-825 Grodzisk Mazowiecki	tel. 503 434 716 dyspozytor@railpolonia.pl	
4	**FREIGHTLINER PL SP. Z O.O.** ul. Polna 11 00-633 Warszawa	tel. 667 776 655 dyspozytura@freightliner.pl	
5	**POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o.** ul. Marii Skłodowskiej-Curie 190 59-301 Lubin	tel. 785 807 700 ed_otklubin@pmtrans.pll	

Spis innych adresów i telefonów

1. Urząd Transportu Kolejowego w Warszawie; Al. Jerozolimskie 134
   - telefon nr **- (22) 749 14 00**
2. Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Krakowie; ul Halicka 9
   - telefon nr **- (12) 350 96 03**
3. Dyspozytor PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach ul. Paderewskiego 43/45
   - telefon nr **- (41) 278 68 88**
   - (41) 278 33 20
   - telefon komórkowy **- 608 677 917,**
4. Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Kielcach ul. Żelazna 32 b; telefon nr **- (41) 2786 901**
   - telefon komórkowy **- 668 404 791**
5. Dyspozytor MAJKOLTRANS Sp. z o.o. telefon nr **- (71)717 45 33**
   telefon komórkowy **- 691 815 999**
6. Dyspozytor PKP CARGO S. A. Wschodni Zakłady Spółki w Lublinie, ul. Piękna 27;
   - telefon nr **- (41) 278 43 70**
7. Naczelnik Sekcji Przewozów CARGO S.A. w Skarżysku-Kamiennej;
   - telefon komórkowy **- 663 292 404**
   - 663 291 671
8. Organizator Przewozów PKP CARGO S.A. w Skarżysku-Kamiennej;
   - telefon komórkowy **- 663 292 439**
9. PKP PLK S. A. Dyżurny ruchu stacji Zagnańsk -telefon nr **-(41) 278 16 02**
10. Kierownik kopalni kruszyw EUROVIA Wiśniówka **- 608 696 412**

ROZDZIAŁ XIII

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

Niniejszy „Regulamin pracy bocznicy 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 bocznicy
Egzemplarz nr 4	- MAJKOLTRANS Sp. z o.o. – Ustawiacz bocznicy
Egzemplarz nr 5	- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach.
Egzemplarz nr 6	- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach.
Egzemplarz nr 7	- EUROVIA KRUSZYWA S.A.
Egzemplarz nr 8	- Urząd Transportu Kolejowego do wniosku o przedłużenie Świadectwa Bezpieczeństwa

2. SPOSÓB UDOSTĘPNIENIA REGULAMINU PRACOWMIKOM BOCZNICY KOLEJOWEJ.

1. Dla pracowników użytkownika bocznicy wykonujący w sposób bezpośredni pracę manewrową (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy) dostępny jest egzemplarz nr 4 u ustawiacza użytkownika bocznicy,
2. Dla pozostałych zainteresowanych pracowników bocznicy kolejowej kopalni kruszyw „Wiśniówka" egzemplarz nr 3 u kierownika transportu na bocznicy.
3. Dla przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę udostępniany jest egzemplarz w formie elektronicznej oraz na stronie internetowej www.majkoltrans.pl w zakładce dokumenty.
4. Po zatwierdzeniu niniejszego Regulaminu pracy bocznicy 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 bocznicy, 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 bocznicy.
6. Fakt przyjęcia niniejszego regulaminu do wiadomości przez pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, przewoźnik kolejowy potwierdza Kierownikowi transportu na bocznicy przed dokonaniem obsługi bocznicy.

3. PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU

1. Regulamin ważny jest od dnia zatwierdzenia do użytkowania przez Prezesa Zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. na stronie tytułowej regulaminu, jednocześnie przestaje obowiązywać poprzedni regulamin zatwierdzony do użytkowania dnia 2018-11-20.
2. Niniejsze opracowanie powinno być utrzymywane w stanie aktualnym przez użytkownika bocznicy.
3. Zmiana wprowadzana jest przez użytkownika bocznicy poprzez zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. w sprawie ustalenia zmiany do regulaminu.
4. Zmiany w regulaminie pracy bocznicy kolejowej w zakresie techniczno ruchowym należy wprowadzać po uprzednim ich uzgodnieniu w zakresie techniczno ruchowym z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Kielcach.
5. 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 bocznicy.

ROZDZIAŁ XIV

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

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

ROZDZIAŁ XV

ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

1. Wzór wykazu osób zapoznanych z treścią regulaminu,
2. Regulaminy obsługi przejazdów kolejowo - drogowych,
3. Plan schematyczny bocznicy,

ZAŁĄCZNIK 1

WZÓR WYKAZU OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU

LP	Imię i nazwisko	Stanowisko	Data	Podpis

ZAŁĄCZNIK NR 2

Regulaminy obsługi przejazdów kolejowo - drogowych

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W KIELCACH
Sekcja Eksploatacji w Kielcach
25-014 Kielce, ul. Żelazna 32b

(nazwa jednostki organizacyjnej)

Posterunek nastawnia wykonawcza Zg1

REGULAMIN
OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO LUB PRZEJŚCIA

I. CHARAKTERYSTYKA PRZEJAZDU/~~PRZEJŚCIA~~

Dane o linii kolejowej						
Nr	Nazwa	Szlak, stacja	Km	Liczba torów/V_{DOP}		
				Główne zasadnicze	Główne dodatkowe	Pozostałe
8	Warszawa Zachodnia – Kraków Główny	Zagnańsk	170,440	2 90 km/h	-----	-----
401	Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce	Zagnańsk	0,035	----	----	1 40 km/h

Dane o drodze/ulicy

Nr	Nazwa	Kategoria	Klasa	Km	Liczba pasów ruchu, chodniku/~~Pasy rozdzielcze~~	V_{DOP}
400012T	Chrusty Małe przez wieś – Zagnańsk ul. Spacerowa	gminna	D	0+965	1	50

Dane o przejeździe kolejowo-drogowym/~~przejściu~~		
Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe/~~przejściu~~		6m
Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe/~~przejściu~~		6m
Oświetlenie przejazdu/~~przejścia~~		TAK/NIE
Liczba słupów: 2	Liczba opraw oświetleniowych: 3	

1. Przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ zaliczony do kategorii: **A**

   1) Obsługiwany jest: **z odległości – 214m**
   (z miejsca czy z odległości – wpisać liczbę m)

   2) Odległość przejazdu/~~przejścia~~ znajdującego się na szlaku od posterunku zapowiadawczego:

   stacja Zagnańsk – w granicach posterunku

   (nazwa posterunku) (odl. od posterunku)

   3) Szczegółowy tok postępowania dla dróżnika przejazdowego w przypadku, gdy przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ jest obsługiwany tylko w pewnych okresach doby lub na żądanie użytkowników (w razie potrzeby postanowienia to opracować na oddzielnym arkuszu): **przejazd obsługiwany całą dobę**

   Przy przejeździe zamontowany jest dzwonek, za pomocą którego kierowca pojazdu drogowego informuje nastwniczego Zg1 o potrzebie otwarcia przejazdu. Nastawniczy po upewnieniu się, że może otworzyć przejazd otwiera go a godzinę otwarcia i zamknięcia zapisuje przez całą szerokość Książki Przebiegów R – 142.

2. Największa dozwolona prędkość pociągów przez przejazd/~~przejście~~: **90km/h**
3. Obowiązująca droga hamowania:
   1) dla linii: **nr 8 - 1000m**

II. CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM/PRZEJŚCIU

1. Urządzenia zabezpieczające przejazd/~~przejście~~:
   1) rogatki: **JEDG-50, 2 sztuki**
   (typ napędu, liczba rogatek)
   2) urządzenia rogatkowe: ~~mechaniczne~~, elektryczne, ~~elektrohydrauliczne~~
      a) rogatki posiadają (elementy odblaskowe, światła czerwone, urządzenia do ryglowania, itp.): **tak**
      b) zasadnicze położenie rogatek: **zamknięte**
   3) dodatkowa samoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez pociąg:
   nie ma
   (typ sygnalizacji)
   4) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę przejazdu/przejścia: **nie ma**
   (typ sygnalizacji)
   5) sygnalizatory drogowe: **nie ma**
   (typ i liczba)
   6) tarcze ostrzegawcze przejazdowe: **nie ma**
   (typ i liczba)

7) sygnalizacja dla dróżnika przejazdowego zbliżania się pociągu - jako urządzenie pomocnicze uruchamiane przez pociąg: **nie ma**
(typ sygnalizacji)

8) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami srk: **nie**
(tak lub nie)

9) urządzenie radiołączności z systemem „Radio-stop": **nie ma**
(rodzaj i typ)

10) urządzenie systemu wspomagania dróżnika przejazdowego (SWDP): **nie**
(tak lub nie)

2. Urządzenia łączności na posterunku dróżnika przejazdowego:

1) liczba aparatów telefonicznych: **dwa aparaty**

a) aparaty telefoniczne włączone do łącza:
stacyjno-ruchowego i strażnicowego
(rodzaj łącza)

posiadają połączenie:
- z posterunkiem zapowiadawczym: **Zagnańsk**
(nazwa posterunku, znak wywoławczy)

- z posterunkiem przejazdowym: **łącze bocznicy:**
strażnica nr 170-2 km. 169,957
strażnica nr 170-1 km. 169.520
post. odst. Lekomin km. 168,043
ekspedytor bocznicy Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce
(km, nr posterunku, znak wywoławczy)

2) zewnętrzne dzwonki (umieszczone): **jeden – na ścianie posterunku**
(liczba, miejsce zainstalowania)

3) urządzenia do zawiadamiania (przez posterunek zapowiadawczy i kontroli przyjęcia przez dróżników przejazdowych tego zawiadomienia):

aparat łącza stacyjno-ruchowego – łącze PLK
aparat łącza strażnicowego MB – łącze z bocznicą Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce
(rodzaj i typ)

4) urządzenia telewizji przemysłowej: **nie ma**
(do podglądu rogatek z przejazdu/przejścia w km, typ)

5) inne urządzenia łączności: **nie ma**

III. OBSŁUGA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO/PRZEJŚCIA:

1. Przejazd kolejowo-drogowy/przejście jest obsługiwany przez:
   a) dróżnika przejazdowego: -----
   b) innego pracownika: **nastawniczego posterunku Zg1**
   (wymienić podstawowe stanowisko)

2. Obsadę posterunku obsługi przejazdu/~~przejścia~~ stanowi:
   a) liczba pracowników w jednej zmianie: **jeden**
   b) zmiany następują zgodnie z harmonogramem czasu pracy.

3. Podział obowiązków, jeżeli w zmianie pełni dyżur dwóch lub więcej pracowników:
   nie dotyczy
   (opisać szczegółowo podział obowiązków)

4. Zawiadomienie o odjeździe pociągu (jeżeli sposób zawiadomienia jest różny dla każdego kierunku należy to ująć w poniższych podpunktach):
   nie dotyczy
   (wpisać sposób z § 12)

   a) od kogo otrzymuje zawiadomienie o odjeździe pociągu:
   kierunek nieparzysty – od dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk,
   kierunek parzysty – od dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk,
   kierunek nieparzysty i parzysty dla jazd na bocznicę – od dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk,

   b) w jaki sposób: **telefonicznie**

   c) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi potwierdzają otrzymanie zawiadomienia o odjeździe pociągu: **nie dotyczy**

   d) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi informują się wzajemnie o zbliżaniu się pociągu do przejazdu/~~przejścia~~: **nie dotyczy**

5. Na ile minut przed przejazdem pociągu rogatki powinny być zamknięte:
   rogatki przejazdowe powinny być zamknięte przed podaniem sygnału zezwalającego na semaforze lub na jazdę manewrową z takim wyliczeniem aby nie spowodować zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągu

6. W czasie przejazdu pociągu pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ powinien znajdować się: **w oknie posterunku**

7. Przy obsłudze przez dróżnika przejazdowego kilku przejazdów, kolejność zamknięcia rogatek jest następująca:

   — dla pociągów z kierunku: **nie dotyczy** przejazd na km: **nie dotyczy**

8. Inne czynności powierzone obsługującemu rogatki do wykonywania w czasie pracy (czynności te nie mogą spowodować zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym/~~przejściu~~ przez oderwanie od podstawowych czynności związanych z obsługą rogatek).

a	oświetlenie przejazdu/~~przejścia~~	**tak**
b	oświetlenie sygnałów	**nie**
c	oświetlenie wskaźników	**nie**
d	utrzymanie przejazdu/~~przejścia~~	**nie**
e	oczyszczanie żłobków na przejeździe/~~przejściu~~	**nie**
f	posypywanie piaskiem w czasie gołoledzi	**nie**
g	oczyszczanie przejazdu/~~przejścia~~, w tym sygnalizatorów drogowych, ze śniegu i lodu	**nie**
h	inne czynności	**nie**

9. Postępowanie w razie uszkodzenia rogatek (opisać szczegółowo dla danego przejazdu/~~przejścia~~):

   W przypadku nieprawidłowego działania urządzeń srk na przejeździe nie przewiduje się obsługi miejscowej i kierowania ruchem na przejeździe.

   1. Nastawniczy Zg1 powiadamia dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk.

   2. Uszkodzenie rogatek odnotowuje w książce E – 1758.

   3. Nastawniczy doprowadza rogatki do położenia zamkniętego i tak pozostają do czasu usunięcia usterki.

POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

Zamieścić wytyczne szczegółowe, wynikające z warunków miejscowych z uwzględnieniem postępowania w przypadku obsługi rogatek na więcej niż jednym przejeździe kolejowo-drogowym oraz z uwzględnieniem podziału pracy przy wieloosobowej obsłudze w zmianie pracy: **nie dotyczy**

IV.INFORMACJE DLA DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO

	Nazwisko i imię
Bezpośredni przełożony	Michalska Agnieszka
Pracownik ds. automatyki	Reczyński Artur
Pracownik ds. drogowych	Mirota Robert

Dodatkowe informacje:

1. W przypadku niemożności obsługi urządzeń rogatkowych (niedyspozycja zdrowotna lub inne wydarzenia uniemożliwiające wykonywanie obowiązków pracowniczych), należy:
   - niezwłocznie poinformować o powyższym fakcie dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk i zwierzchnika służbowego,
   - rogatki pozostawić w położeniu zasadniczym „zamknięte",
   - oczekiwać na dalsze decyzje zwierzchnika służbowego.

2. W czasie występowania złych warunków widoczności lub ograniczonej słyszalności uniemożliwiających obsługę rogatek:
   - nastawniczy Zg1 powiadamia dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk co odpisuje w Dzienniku telefonicznym R-138.
   - pozostawia rogatki w położeniu zamkniętym do czasu poprawy warunków widoczności lub słyszalności.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Sporządził:

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Sylwester Kopeć
zastępca

04.08.2023 r.

(data i podpis Z-cy Naczelnika Sekcji ds. inżynierii ruchu)

Uzgodnili:

04.08.2023 r.

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Krzysztof Kaźmierski
zastępca

(data i podpis Z-cy Naczelnika Sekcji ds. drogowych)

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Mateusz Frejlich
zastępca

04.08.2023

(data i podpis Z-cy Naczelnika Sekcji ds. automatyki)

Zatwierdzam

DYREKTOR
wz.
Andrzej Rak
zastępca

08.08.23 r.

/data i podpis Dyrektora Zakładu /

Uwaga:

1) Regulamin obsługi przejazdu należy sporządzić dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A i F oraz przejść wyposażonych w półsamoczynne systemy przejazdowe;
2) Zmiany treści dokonywane w Dziale IV nie wymagają odrębnych uzgodnień oraz zatwierdzenia.
3) Regulaminy przejazdów na styku zakładów należy wspólnie uzgodnić.
4) Do Regulaminu w formie kolejnych załączników należy włączyć instrukcje urządzeń obsługiwanych przez dróżnika przejazdowego

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W KIELCACH
Sekcja Eksploatacji w Kielcach
25-014 Kielce, ul. Żelazna 32b

(nazwa jednostki organizacyjnej)

Posterunek nr 170-1

REGULAMIN
OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO LUB PRZEJŚCIA

I. CHARAKTERYSTYKA PRZEJAZDU/~~PRZEJŚCIA~~

Dane o linii kolejowej

Nr	Nazwa	Szlak, stacja	Km	Liczba torów/V_{DOP}		
				Główne zasadnicze	Główne dodatkowe	Pozostałe
8	**Warszawa Zachodnia – Kraków Główny**	**Łączna – Zagnańsk**	**169,520**	**2 90 km/h**	**-----**	**-----**
102	**Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce**	**Łączna – Zagnańsk**	**0,952**	**----**	**----**	**1 40 km/h**

Dane o drodze/ulicy

Nr	Nazwa	Kategoria	Klasa	Km	Liczba pasów ruchu, chodniku/Pasy rozdzielcze	V_{DOP}
400002T	**Ścięgna przez wieś – Górka Kościelna - Zachełmie**	**gminna**	**D**	**1+223**	**1**	**50**

Dane o przejeździe kolejowo-drogowym/~~przejściu~~

Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe/~~przejściu~~	**9m**
Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe/~~przejściu~~	**9m**
Oświetlenie przejazdu/~~przejścia~~	TAK/~~NIE~~
Liczba słupów: **2**	Liczba opraw oświetleniowych: **2**

1. Przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ zaliczony do kategorii: **A**

   1) Obsługiwany jest: **z miejsca – 6m**
   (z miejsca czy z odległości – wpisać liczbę m)

   2) Odległość przejazdu/~~przejścia~~ znajdującego się na szlaku od posterunku zapowiadawczego:

Łączna	**8573m**
Zagnańsk	**774m**
(nazwa posterunku)	(odl. od posterunku)

   3) Szczegółowy tok postępowania dla dróżnika przejazdowego w przypadku, gdy przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ jest obsługiwany tylko w pewnych okresach doby lub na żądanie użytkowników (w razie potrzeby postanowienia to opracować na oddzielnym arkuszu): **przejazd obsługiwany całą dobę**

2. Największa dozwolona prędkość pociągów przez przejazd/~~przejście~~: **90km/h**

3. Obowiązująca droga hamowania:
   1) dla linii: **nr 8 - 1000m**

II. CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM/PRZEJŚCIU

1. Urządzenia zabezpieczające przejazd/przejście:
   1) rogatki: **JEDG-50, 2 sztuki**
   (typ napędu, liczba rogatek)
   2) urządzenia rogatkowe: ~~mechaniczne~~, elektryczne, ~~elektrohydrauliczne~~
      a) rogatki posiadają (elementy odblaskowe, światła czerwone, urządzenia do ryglowania, itp.): **tak**
      b) zasadnicze położenie rogatek: **otwarto**
   3) dodatkowa samoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez pociąg:
   nie ma
   (typ sygnalizacji)
   4) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę przejazdu/~~przejścia~~: **nie ma**
   (typ sygnalizacji)
   5) sygnalizatory drogowe: **nie ma**
   (typ i liczba)
   6) tarcze ostrzegawcze przejazdowe: **nie ma**
   (typ i liczba)

7) sygnalizacja dla dróżnika przejazdowego zbliżania się pociągu - jako urządzenie pomocnicze uruchamiane przez pociąg: **nie ma**
(typ sygnalizacji)

8) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami srk: **nie**
(tak lub nie)

9) urządzenie radiołączności z systemem „Radio-stop":
tak – radiotelefon pociągowy Koliber
(rodzaj i typ)

10) urządzenie systemu wspomagania dróżnika przejazdowego (SWDP): **tak**
(tak lub nie)

2. Urządzenia łączności na posterunku dróżnika przejazdowego:

1) liczba aparatów telefonicznych: **dwa aparaty**

a) aparaty telefoniczne włączone do łącza: **strażnicowego**
(rodzaj łącza)

posiadają połączenie:
- z posterunkiem zapowiadawczym: **Łączna (..)**
Zagnańsk (...)
(nazwa posterunku, znak wywoławczy)

- z posterunkiem przejazdowym: **strażnica nr 161 km. 160,968 (.-.)**
Ostojów km. 163,318 (.-)
Lekomin km. 168,043 (.--)
strażnica nr 170-2 km. 169.957 (.---)
(km, nr posterunku, znak wywoławczy)

- z ekspedytorem bocznicy Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka"
w Wiśniówce

2) zewnętrzne dzwonki (umieszczone): **dwa – na ścianie posterunku**
(liczba, miejsce zainstalowania)

3) urządzenia do zawiadamiania (przez posterunek zapowiadawczy i kontroli przyjęcia przez dróżników przejazdowych tego zawiadomienia):

aparat łącza strażnicowego MB – łącze PLK
aparat łącza strażnicowego MB – łącze z bocznicą Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce
(rodzaj i typ)

4) urządzenia telewizji przemysłowej: **nie ma**
(do podglądu rogatek z przejazdu/przejścia w km, typ)

5) inne urządzenia łączności: **nie ma**

III. OBSŁUGA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO/PRZEJŚCIA:

1. Przejazd kolejowo-drogowy/przejście jest obsługiwany przez:
   a) **dróżnika przejazdowego**
   b) innego pracownika: ----
   (wymienić podstawowe stanowisko)

2. Obsadę posterunku obsługi przejazdu/przejścia stanowi:
   a) liczba pracowników w jednej zmianie: **jeden**
   b) zmiany następują zgodnie z harmonogramem czasu pracy.

3. Podział obowiązków, jeżeli w zmianie pełni dyżur dwóch lub więcej pracowników:
   nie dotyczy
   (opisać szczegółowo podział obowiązków)

4. Zawiadomienie o odjeździe pociągu (jeżeli sposób zawiadomienia jest różny dla każdego kierunku należy to ująć w poniższych podpunktach):
   kierunek nieparzysty – jeden długi sygnał dźwiękowy,
   kierunek parzysty – dwa długie sygnały dźwiękowe,

   kierunek nieparzysty i parzysty tor dojazdowy do stacji Zagnańsk z bocznicy Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce – dwa długie sygnały różniące się tonem i barwą od aparatów łącza strażnicowego PLK
   (wpisać sposób z § 12)

   a) od kogo otrzymuje zawiadomienie o odjeździe pociągu:
   kierunek nieparzysty – od dyżurnego ruchu stacji Łączna,
   kierunek parzysty – od dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk,
   kierunek nieparzysty i parzysty tor dojazdowy – od dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk

   b) w jaki sposób: **telefonicznie,**

   c) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi potwierdzają otrzymanie zawiadomienia o odjeździe pociągu:
   tak - zgłasza się wymieniając nazwę posterunku i wpisuje do R-49 numer pociągu, godzinę powiadomienia oraz w odniesieniu do stacji Zagnańsk przewidywany czas wyjazdu

   d) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi informują się wzajemnie o zbliżaniu się pociągu do przejazdu/~~przejścia~~:
   tak – przed przejazdem pociągu lub składu manewrowego z bocznicy kierunku nieparzystego przez posterunek odstępowy Lekomin dyżurny ruchu Le ma obowiązek telefonicznie poinformować dróżnika ze strażnicy nr 170-1.

5. Na ile minut przed przejazdem pociągu rogatki powinny być zamknięte:

na dwie minuty

6. W czasie przejazdu pociągu pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ powinien znajdować się:

na zewnątrz posterunku przy barierce mając na sobie kamizelkę ostrzegawczą z elementami odblaskowymi i podawać sygnał D8 w sposób widoczny dla maszynisty.

7. Przy obsłudze przez dróżnika przejazdowego kilku przejazdów, kolejność zamknięcia rogatek jest następująca:

— dla pociągów z kierunku: **nie dotyczy** przejazd na km: **nie dotyczy**

8. Inne czynności powierzone obsługującemu rogatki do wykonywania w czasie pracy (czynności te nie mogą spowodować zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym/~~przejściu~~ przez oderwanie od podstawowych czynności związanych z obsługą rogatek).

a	oświetlenie przejazdu/~~przejścia~~	**tak**
b	oświetlenie sygnałów	**nie**
c	oświetlenie wskaźników	**nie**
d	utrzymanie przejazdu/~~przejścia~~	**tak**
e	oczyszczanie żłobków na przejeździe/~~przejściu~~	**tak**
f	posypywanie piaskiem w czasie gołoledzi	**tak**
g	oczyszczanie przejazdu/~~przejścia~~, w tym sygnalizatorów drogowych, ze śniegu i lodu	**tak**
h	inne czynności	utrzymanie porządku i czystości w obrębie rogatek i posterunku

9. Postępowanie w razie uszkodzenia rogatek (opisać szczegółowo dla danego przejazdu/przejścia):

Powiadomić dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk i stacji Łączna.
Uszkodzenie rogatek odnotować w książce E – 1758.

1. **Jeżeli układ umożliwia ręczne sterowanie to dróżnik przejazdowy obsługuje rogatki przy pomocy tego układu i postępuje zgodnie z instrukcją dołączoną do „regulaminu obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia".**
2. **Postępowanie dróżnika w przypadku uszkodzenia dwóch rogatek:**
   - **ustawić znaki drogowe B -32b z tablicą z napisem „rogatka uszkodzona" po prawej stronie drogi bezpośrednio przed rogatkami w odległości 1 m od krawędzi jezdni,**
   - **kierować ruchem drogowym na przejeździe zgodnie z posiadanymi uprawnieniami,**
   - **obserwować przejeżdżające pociągi w osi drogi od strony strażnicy,**
   - **po przejeździe pociągu przez przejazd i upewnieniu się, że do przejazdu nie zbliża się pociąg, po żadnym z torów znaki należy odwrócić w taki sposób aby były niewidoczne dla przejeżdżających i przechodzących przez przejazd,**
   - **do czasu naprawy, przed każdym spodziewanym przejazdem pociągu znaki drogowe B-32b należy ustawić tak, aby były widoczne dla użytkowników przejazdu.**
3. **Postępowanie dróżnika w przypadku uszkodzenia jednej rogatki przejazdowej należy;**
   - **ustawić od strony uszkodzonej rogatki znaki drogowe B-32b z tablicą z napisem „rogatka uszkodzona" po prawej stronie drogi bezpośrednio przed rogatkami w odległości 1 m od krawędzi jezdni,**
   - **kierować ruchem drogowym na przejeździe zgodnie z posiadanymi uprawnieniami,**
   - **obserwować przejeżdżające pociągi w osi drogi od strony uszkodzonej rogatki,**
   - **po przejeździe pociągu przez przejazd i upewnieniu się, że do przejazdu nie zbliża się pociąg, znak należy odwrócić w taki sposób aby był niewidoczny dla przejeżdżających i przechodzących przez przejazd,**
   - **do czasu naprawy, przed każdym spodziewanym przejazdem pociągu znak drogowy B-32b należy ustawić tak, aby był widoczny dla użytkowników przejazdu.**

POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

Zamieścić wytyczne szczegółowe, wynikające z warunków miejscowych z uwzględnieniem postępowania w przypadku obsługi rogatek na więcej niż jednym przejeździe kolejowo-drogowym oraz z uwzględnieniem podziału pracy przy wieloosobowej obsłudze w zmianie pracy: **nie dotyczy**

IV. INFORMACJE DLA DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO

	Nazwisko i imię
Bezpośredni przełożony	Michalska Agnieszka
Pracownik ds. automatyki	Reczyński Artur
Pracownik ds. drogowych	Mirota Robert

Dodatkowe informacje:

1. W czasie złych warunków widoczności oraz ograniczonej słyszalności dróżnik przejazdowy przed zamknięciem rogatek ma obowiązek wyjść na przejazd i sprawdzić czy na przejeździe nie znajdują się ludzie lub pojazdy.
2. Porządek, czas zgłaszania się i obejmowania dyżuru
   - czas zmiany dyżurów (godz.) 06 .00 –18. 00.
   - dróżnik przejazdowy zgłasza objęcie dyżuru dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
3. Gdzie znajduje się lista obecności:
   - lista obecności znajduje się na strażnicy przejazdowej.
4. Do kogo należy obowiązek sprawdzania, czy pracownik może być dopuszczony do pracy na danym stanowisku:
   - do pracownika przekazującego dyżur na danym posterunku.
5. Dyżurny ruchu stacji Zagnańsk na 3 minuty przed wyprawieniem pociągu parzystego powiadamia dróżnika przejazdowego podając przewidywany czas odjazdu pociągu ze stacji.
6. Na wyposażeniu posterunku znajdują się 2 płozy hamulcowe, które służą do zabezpieczenia lub zatrzymania wagonów na szlaku.
7. Na wyposażeniu strażnicy przejazdowej znajduje się telefon komórkowy pracujący w sieci korporacyjnej o numerze 789223280.
8. W przypadku niemożności zgłoszenia się do pracy, pracownik ma obowiązek zawiadomienia o tym swojego przełożonego w czasie określonym odrębnymi przepisami nie później jednak niż cztery godziny przed rozpoczęciem dyżuru.
9. W przypadku niemożności obsługi urządzeń rogatkowych (niedyspozycja zdrowotna lub inne wydarzenia uniemożliwiające wykonywanie obowiązków pracowniczych), należy:
   - niezwłocznie poinformować o powyższym fakcie dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk,
   - rogatki pozostawić w położeniu zasadniczym „otwarte",
   - oczekiwać na dalsze decyzje dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Sporządził:

04.08.2023

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Sylwester Kępeć
/zastępca/

(data i podpis Z-cy Naczelnika
Sekcji ds. inżynierii ruchu)

Uzgodnili:

04.08.2023

NACZELNIK SEKCJI
w/z
Krzysztof Kędzierski
/zastępca/

(data i podpis Z-cy Naczelnika
Sekcji ds. drogowych)

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Mateusz Frejlich
/zastępca/

04.08.2023

(data i podpis Z-cy Naczelnika
Sekcji ds. automatyki)

Zatwierdzam

DYREKTOR
wz.
Andrzej Rak
/zastępca/

08.08.23

/data i podpis Dyrektora Zakładu /

Uwaga:

1) *Regulamin obsługi przejazdu należy sporządzić dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A i F oraz przejść wyposażonych w półsamoczynne systemy przejazdowe;*
2) *Zmiany treści dokonywane w Dziale IV nie wymagają odrębnych uzgodnień oraz zatwierdzenia.*
3) *Regulaminy przejazdów na styku zakładów należy wspólnie uzgodnić.*
4) *Do Regulaminu w formie kolejnych załączników należy włączyć instrukcje urządzeń obsługiwanych przez dróżnika przejazdowego*

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W KIELCACH
Sekcja Eksploatacji w Kielcach
25-014 Kielce ul. Żelazna 42b
(nazwa jednostki organizacyjnej)

Posterunek nr 170-2

REGULAMIN
OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO LUB PRZEJŚCIA

I. CHARAKTERYSTYKA PRZEJAZDU/PRZEJŚCIA

Dane o linii kolejowej

Nr	Nazwa	Szlak, stacja	Km	Liczba torów/V_{DOP}		
				Główne zasadnicze	Główne dodatkowe	Pozostałe
8	Warszawa Zachodnia – Kraków Główny	Łączna – Zagnańsk	169,957	2 90 km/h	-----	-----
102	Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce	Łączna – Zagnańsk	0,520	----	----	1 40 km/h

Dane o drodze/ulicy

Nr	Nazwa	Kategoria	Klasa	Km	Liczba pasów ruchu, chodniku/Pasy rozdzielcze	V_{DOP}
750	Ćmińsk – Samsonów – Zagnańsk – Barcza	wojewódzka	G	10+748	2	50

Dane o przejeździe kolejowo-drogowym/~~przejściu~~

Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe/~~przejściu~~	7,60m
Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe/~~przejściu~~	5,80m
Oświetlenie przejazdu/~~przejścia~~	TAK/~~NIE~~
Liczba słupów: 2	Liczba opraw oświetleniowych: 2

1. Przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ zaliczony do kategorii: **A**

   1) Obsługiwany jest: **z miejsca – 9m**
   (z miejsca czy z odległości – wpisać liczbę m)

   2) Odległość przejazdu/~~przejścia~~ znajdującego się na szlaku od posterunku zapowiadawczego:

Łączna	**9010m**
Zagnańsk	**327m**
(nazwa posterunku)	(odl. od posterunku)

   3) Szczegółowy tok postępowania dla dróżnika przejazdowego w przypadku, gdy przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ jest obsługiwany tylko w pewnych okresach doby lub na żądanie użytkowników (w razie potrzeby postanowienia te opracować na oddzielnym arkuszu): **przejazd obsługiwany całą dobę**

2. Największa dozwolona prędkość pociągów przez przejazd/przejście: **90km/h**

3. Obowiązująca droga hamowania:
   1) dla linii: **nr 8 - 1000m**

II. CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM/PRZEJŚCIU

1. Urządzenia zabezpieczające przejazd/~~przejście~~:

   1) rogatki: **JEDG-50, 2 sztuki**
   (typ napędu, liczba rogatek)
   2) urządzenia rogatkowe: ~~mechaniczne~~, elektryczne, ~~elektrohydrauliczne~~
      a) rogatki posiadają (elementy odblaskowe, światła czerwone, urządzenia do ryglowania, itp.): **tak**
      b) zasadnicze położenie rogatek: **otwarte**
   3) dodatkowa samoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez pociąg:
   nie ma
   (typ sygnalizacji)
   4) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę przejazdu/~~przejścia~~: **nie ma**
   (typ sygnalizacji)
   5) sygnalizatory drogowe: **nie ma**
   (typ i liczba)
   6) tarcze ostrzegawcze przejazdowe: **nie ma**
   (typ i liczba)

7) sygnalizacja dla dróżnika przejazdowego zbliżania się pociągu - jako urządzenie pomocnicze uruchamiane przez pociąg: **nie ma**
(typ sygnalizacji)

8) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami srk: **nie**
(tak lub nie)

9) urządzenie radiołączności z systemem „Radio-stop":
tak – radiotelefon pociągowy Koliber
(rodzaj i typ)

10) urządzenie systemu wspomagania dróżnika przejazdowego (SWDP): **tak**
(tak lub nie)

2. Urządzenia łączności na posterunku dróżnika przejazdowego:

1) liczba aparatów telefonicznych: **dwa aparaty**

a) aparaty telefoniczne włączone do łącza: **strażnicowego**
(rodzaj łącza)

posiadają połączenie:
- z posterunkiem zapowiadawczym: **Łączna (..)**
Zagnańsk (...)
(nazwa posterunku, znak wywoławczy)

- z posterunkiem przejazdowym: **strażnica nr 161 km. 160,968 (.-.)**
Ostojów km. 163,318 (.-)
Lekomin km.168,043 (.--)
strażnica nr 170-1 km. 169,520 (.---)
(km, nr posterunku, znak wywoławczy)

- z ekspedytorem bocznicy Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka"
w Wiśniówce

2) zewnętrzne dzwonki (umieszczone): **dwa – na ścianie posterunku**
(liczba, miejsce zainstalowania)

3) urządzenia do zawiadamiania (przez posterunek zapowiadawczy i kontroli przyjęcia przez dróżników przejazdowych tego zawiadomienia):

aparat łącza strażnicowego MB – łącze PLK
aparat łącza strażnicowego MB – łącze z bocznicą Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce
(rodzaj i typ)

4) urządzenia telewizji przemysłowej: **nie ma**
(do podglądu rogatek z przejazdu/przejścia w km, typ)

5) inne urządzenia łączności: **nie ma**

III. OBSŁUGA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO/PRZEJŚCIA:

1. Przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ jest obsługiwany przez:
   a) **dróżnika przejazdowego**
   b) innego pracownika: ----
   (wymienić podstawowe stanowisko)

2. Obsadę posterunku obsługi przejazdu/~~przejścia~~ stanowi:
   a) liczba pracowników w jednej zmianie: **jeden**
   b) zmiany następują zgodnie z harmonogramem czasu pracy.

3. Podział obowiązków, jeżeli w zmianie pełni dyżur dwóch lub więcej pracowników:
   nie dotyczy
   (opisać szczegółowo podział obowiązków)

4. Zawiadomienie o odjeździe pociągu (jeżeli sposób zawiadomienia jest różny dla każdego kierunku należy to ująć w poniższych podpunktach):
   kierunek nieparzysty – jeden długi sygnał dźwiękowy,
   kierunek parzysty – dwa długie sygnały dźwiękowe,

   kierunek nieparzysty i parzysty tor dojazdowy do stacji Zagnańsk z bocznicy Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce – dwa długie sygnały różniące się tonem i barwą od aparatów łącza strażnicowego PLK
   (wpisać sposób z § 12)

   a) od kogo otrzymuje zawiadomienie o odjeździe pociągu:
   kierunek nieparzysty – od dyżurnego ruchu stacji Łączna,
   kierunek parzysty – od dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk,
   kierunek nieparzysty i parzysty tor dojazdowy - od dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk

   b) w jaki sposób: **telefonicznie**

   c) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi potwierdzają otrzymanie zawiadomienia o odjeździe pociągu:
   tak - zgłasza się wymieniając nazwę posterunku i wpisuje do R-49 numer pociągu, godzinę powiadomienia oraz w odniesieniu do stacji Zagnańsk przewidywany czas wyjazdu

   d) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi informują się wzajemnie o zbliżaniu się pociągu do przejazdu/~~przejścia~~:
   tak – przed przejazdem pociągu lub składu manewrowego z bocznicy kierunku nieparzystego przez posterunek odstępowy Lekomin dyżurny ruchu Le ma obowiązek telefonicznie poinformować dróżnika ze strażnicy nr 170-2.

5. Na ile minut przed przejazdem pociągu rogatki powinny być zamknięte:

na dwie minuty

6. W czasie przejazdu pociągu pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ powinien znajdować się:

na zewnątrz posterunku przy urządzeniu elektrycznego nastawiania rogatek mając na sobie kamizelkę ostrzegawczą z elementami odblaskowymi i podawać sygnał D8 w sposób widoczny dla maszynisty.

7. Przy obsłudze przez dróżnika przejazdowego kilku przejazdów, kolejność zamknięcia rogatek jest następująca:

— dla pociągów z kierunku: **nie dotyczy** przejazd na km: **nie dotyczy**

8. Inne czynności powierzone obsługującemu rogatki do wykonywania w czasie pracy (czynności te nie mogą spowodować zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym/~~przejściu~~ przez oderwanie od podstawowych czynności związanych z obsługą rogatek).

a	oświetlenie przejazdu/~~przejścia~~	**tak**
b	oświetlenie sygnałów	**nie**
c	oświetlenie wskaźników	**nie**
d	utrzymanie przejazdu/~~przejścia~~	**tak**
e	oczyszczanie żłobków na przejeździe/~~przejściu~~	**tak**
f	posypywanie piaskiem w czasie gołoledzi	**tak**
g	oczyszczanie przejazdu/~~przejścia~~, w tym sygnalizatorów drogowych, ze śniegu i lodu	**tak**
h	inne czynności	utrzymanie porządku i czystości w obrębie rogatek i posterunku

9. Postępowanie w razie uszkodzenia rogatek (opisać szczegółowo dla danego przejazdu/przejścia):

Powiadomić dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk i stacji Łączna.

Uszkodzenie rogatek odnotować w książce E – 1758.

1. **Jeżeli układ umożliwia ręczne sterowanie to dróżnik przejazdowy obsługuje rogatki przy pomocy tego układu i postępuje zgodnie z instrukcją dołączoną do „regulaminu obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia".**
2. **Postępowanie dróżnika w przypadku uszkodzenia dwóch rogatek:**
   - **ustawić znaki drogowe B -32b z tablicą z napisem „rogatka uszkodzona" po prawej stronie drogi bezpośrednio przed rogatkami w odległości 1 m od krawędzi jezdni,**
   - **kierować ruchem drogowym na przejeździe zgodnie z posiadanymi uprawnieniami,**
   - **obserwować przejeżdżające pociągi w osi drogi od strony strażnicy,**
   - **po przejeździe pociągu przez przejazd i upewnieniu się, że do przejazdu nie zbliża się pociąg, po żadnym z torów znaki należy odwrócić w taki sposób aby były niewidoczne dla przejeżdżających i przechodzących przez przejazd,**
   - **do czasu naprawy, przed każdym spodziewanym przejazdem pociągu znaki drogowe B-32b należy ustawić tak, aby były widoczne dla użytkowników przejazdu.**
3. **Postępowanie dróżnika w przypadku uszkodzenia jednej rogatki przejazdowej należy:**
   - **ustawić od strony uszkodzonej rogatki znaki drogowe B-32b z tablicą z napisem „rogatka uszkodzona" po prawej stronie drogi bezpośrednio przed rogatkami w odległości 1 m od krawędzi jezdni,**
   - **kierować ruchem drogowym na przejeździe zgodnie z posiadanymi uprawnieniami,**
   - **obserwować przejeżdżające pociągi w osi drogi od strony uszkodzonej rogatki,**
   - **po przejeździe pociągu przez przejazd i upewnieniu się, że do przejazdu nie zbliża się pociąg, znak należy odwrócić w taki sposób aby był niewidoczny dla przejeżdżających i przechodzących przez przejazd,**
   - **do czasu naprawy, przed każdym spodziewanym przejazdem pociągu znak drogowy B-32b należy ustawić tak, aby był widoczny dla użytkowników przejazdu.**

POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

Zamieścić wytyczne szczegółowe, wynikające z warunków miejscowych z uwzględnieniem postępowania w przypadku obsługi rogatek na więcej niż jednym przejeździe kolejowo-drogowym oraz z uwzględnieniem podziału pracy przy wieloosobowej obsłudze w zmianie pracy: **nie dotyczy**

IV.INFORMACJE DLA DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO

	Nazwisko i imię
Bezpośredni przełożony	Michalska Agnieszka
Pracownik ds. automatyki	Reczyński Artur
Pracownik ds. drogowych	Mirota Robert

Dodatkowe informacje:

1. W czasie złych warunków widoczności oraz ograniczonej słyszalności dróżnik przejazdowy przed zamknięciem rogatek ma obowiązek wyjść na przejazd i sprawdzić czy na przejeździe nie znajdują się ludzie lub pojazdy.
2. Porządek, czas zgłaszania się i obejmowania dyżuru
   - czas zmiany dyżurów (godz.) 06 .00 –18. 00.
   - dróżnik przejazdowy zgłasza objęcie dyżuru dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
3. Gdzie znajduje się lista obecności:
   - lista obecności znajduje się na strażnicy przejazdowej.
4. Do kogo należy obowiązek sprawdzania, czy pracownik może być dopuszczony do pracy na danym stanowisku:
   - do pracownika przekazującego dyżur na danym posterunku.
5. Dyżurny ruchu stacji Zagnańsk na 3 minuty przed wyprawieniem pociągu parzystego powiadamia dróżnika przejazdowego podając przewidywany czas odjazdu pociągu ze stacji.
6. Na wyposażeniu posterunku znajdują się 2 płozy hamulcowe, które służą do zabezpieczenia lub zatrzymania wagonów na szlaku.
7. Na wyposażeniu strażnicy przejazdowej znajduje się telefon komórkowy pracujący w sieci korporacyjnej o numerze 789223280279.
8. W przypadku niemożności zgłoszenia się do pracy, pracownik ma obowiązek zawiadomienia o tym swojego przełożonego w czasie określonym odrębnymi przepisami nie później jednak niż cztery godziny przed rozpoczęciem dyżuru.
9. W przypadku niemożności obsługi urządzeń rogatkowych (niedyspozycja zdrowotna lub inne wydarzenia uniemożliwiające wykonywanie obowiązków pracowniczych), należy:
   - niezwłocznie poinformować o powyższym fakcie dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk,
   - rogatki pozostawić w położeniu zasadniczym „otwarte",
   - oczekiwać na dalsze decyzje dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Sporządził:

04.08.2023

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Sylwester Kopeć
/zastępca/

(data i podpis Z-cy Naczelnika Sekcji ds. inżynierii ruchu)

Uzgodnili:

04.08.2023

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Krzysztof Kwiatkowski
ZASTĘPCA

(data i podpis Z-cy Naczelnika Sekcji ds. drogowych)

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Mateusz Pejlich
/zastępca/

04.08.2023

(data i podpis Z-cy Naczelnika Sekcji ds. automatyki)

Zatwierdzam

DYREKTOR
wz.
Andrzej Rak
zastępca

08.08.2023

/data i podpis Dyrektora Zakładu /

Uwaga:

1) *Regulamin obsługi przejazdu należy sporządzić dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A i F oraz przejść wyposażonych w półsamoczynno systemy przejazdowe;*
2) *Zmiany treści dokonywane w Dziale IV nie wymagają odrębnych uzgodnień oraz zatwierdzenia.*
3) *Regulaminy przejazdów na styku zakładów należy wspólnie uzgodnić.*
4) *Do Regulaminu w formie kolejnych załączników należy włączyć instrukcje urządzeń obsługiwanych przez dróżnika przejazdowego*

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W KIELCACH
Sekcja Eksploatacji w Kielcach
25-014 Kielce, ul. Żelazna 32b
(nazwa jednostki organizacyjnej)

Posterunek odstępowy Lekomin

REGULAMIN
OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO LUB PRZEJŚCIA

I. CHARAKTERYSTYKA PRZEJAZDU/~~PRZEJŚCIA~~

Dane o linii kolejowej

Nr	Nazwa	Szlak, stacja	Km	Liczba torów/V_{DOP}		
				Główne zasadnicze	Główne dodatkowe	Pozostałe
8	Warszawa Zachodnia – Kraków Główny	Łączna – Zagnańsk	168,043	2	-----	-----
401	Kopalnia Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce	Łączna – Zagnańsk	2,438	----	----	1

Dane o drodze/ulicy

Nr	Nazwa	Kategoria	Klasa	Km	Liczba pasów ruchu, chodniku/Pasy rozdzielcze	V_{DOP}
0306T	Lekomin – Zachełmie	powiatowa	L	2+450	1	90

Dane o przejeździe kolejowo-drogowym/~~przejściu~~

Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe/~~przejściu~~	6m
Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe/~~przejściu~~	6m
Oświetlenie przejazdu/~~przejścia~~	TAK/~~NIE~~
Liczba słupów: 2	Liczba opraw oświetleniowych: 2

1. Przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ zaliczony do kategorii: **A**

   1) Obsługiwany jest: **z miejsca – 4m**
   (z miejsca czy z odległości – wpisać liczbę m)

   2) Odległość przejazdu/przejścia znajdującego się na szlaku od posterunku zapowiadawczego:

Łączna	**7096m**
Zagnańsk	**2251m**
(nazwa posterunku)	(odl. od posterunku)

   3) Szczegółowy tok postępowania dla dróżnika przejazdowego w przypadku, gdy przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ jest obsługiwany tylko w pewnych okresach doby lub na żądanie użytkowników (w razie potrzeby postanowienia te opracować na oddzielnym arkuszu): **przejazd obsługiwany całą dobę**

2. Największa dozwolona prędkość pociągów przez przejazd/~~przejście~~: **90km/h**

3. Obowiązująca droga hamowania:
   1) dla linii: **nr 8 - 1000m**

II. CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM/PRZEJŚCIU

1. Urządzenia zabezpieczające przejazd/przejście:
   1) rogatki: **JEDG-50, 2 sztuki**
   (typ napędu, liczba rogatek)

   2) urządzenia rogatkowe: ~~mechaniczne~~, elektryczne, ~~elektrohydrauliczne~~
      a) rogatki posiadają (elementy odblaskowe, światła czerwone, urządzenia do ryglowania, itp.): **tak**

      b) zasadnicze położenie rogatek: **otwarte**

      c)

   3) dodatkowa samoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez pociąg:
   nie ma
   (typ sygnalizacji)

   4) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę przejazdu/przejścia: **nie ma**
   (typ sygnalizacji)

5) sygnalizatory drogowe: **nie ma**
(typ i liczba)

6) tarcze ostrzegawcze przejazdowe: **nie ma**
(typ i liczba)

7) sygnalizacja dla dróżnika przejazdowego zbliżania się pociągu - jako urządzenie pomocnicze uruchamiane przez pociąg: **nie ma**
(typ sygnalizacji)

8) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami srk: **nie**
(tak lub nie)

9) urządzenie radiołączności z systemem „Radio-stop":
tak – radiotelefon pociągowy Kolber
(rodzaj i typ)

10) urządzenie systemu wspomagania dróżnika przejazdowego (SWDP): **nie**
(tak lub nie)

2. Urządzenia łączności na posterunku dróżnika przejazdowego:

1) liczba aparatów telefonicznych: **trzy aparaty**

a) aparaty telefoniczne włączone do łącza:
zapowiadawczego i strażnicowego
(rodzaj łącza)

posiadają połączenie:
- z posterunkiem zapowiadawczym: **Łączna (..)**
Zagnańsk (...)
(nazwa posterunku, znak wywoławczy)

- z posterunkiem przejazdowym: **strażnica nr 161 km. 160,968 (.-.)**
Ostojów km.163,318 (.-)
strażnica nr 170-1 km. 169,520 (.---)
strażnica nr 170-2 km. 169,957 (.----)
(km, nr posterunku, znak wywoławczy)

- z ekspedytorem bocznicy Kopalni Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce

2) zewnętrzne dzwonki (umieszczone): **dwa – na ścianie posterunku**
(liczba, miejsce zainstalowania)

3) urządzenia do zawiadamiania (przez posterunek zapowiadawczy i kontroli przyjęcia przez dróżników przejazdowych tego zawiadomienia):

aparat łącza zapowiadawczego MB
aparat łącza strażnicowego MB – łącze PLK
aparat łącza strażnicowego MB – łącze z bocznicą Kopalni Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce
(rodzaj i typ)

4) urządzenia telewizji przemysłowej: **nie ma**
(do podglądu rogatek z przejazdu/przejścia w km, typ)

5) inne urządzenia łączności: **nie ma**

III. OBSŁUGA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO/PRZEJŚCIA:

1. Przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ jest obsługiwany przez:
   a) dróżnika przejazdowego: **-----**
   b) innego pracownika: **dyżurnego ruchu posterunku odstępowego Lekomin**
   (wymienić podstawowe stanowisko)

2. Obsadę posterunku obsługi przejazdu/~~przejścia~~ stanowi:
   a) liczba pracowników w jednej zmianie: **jeden**
   b) zmiany następują zgodnie z harmonogramem czasu pracy.

3. Podział obowiązków, jeżeli w zmianie pełni dyżur dwóch lub więcej pracowników:
   nie dotyczy
   (opisać szczegółowo podział obowiązków)

4. Zawiadomienie o odjeździe pociągu (jeżeli sposób zawiadomienia jest różny dla każdego kierunku należy to ująć w poniższych podpunktach):

   kierunek nieparzysty – jeden długi sygnał dźwiękowy,

   kierunek parzysty – dwa długie sygnały dźwiękowe,

   kierunek nieparzysty i parzysty tor dojazdowy do stacji Zagnańsk z bocznicy Kopalni Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce – dwa długie sygnały różniące się tonem i barwą od aparatów łącza strażnicowego PLK
   (wpisać sposób z § 12)

a) od kogo otrzymuje zawiadomienie o odjeździe pociągu:

kierunek nieparzysty – od dyżurnego ruchu stacji Łączna,

kierunek parzysty – od dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk,

kierunek nieparzysty i parzysty tor dojazdowy – od dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk,

b) w jaki sposób: **telefonicznie**

c) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi potwierdzają otrzymanie zawiadomienia o odjeździe pociągu:

- dla linii nr 8 – nie dotyczy,

- dla jazdy na bocznicę Kopalni Kruszyw „Wiśniówka" w Wiśniówce dyżurny ruchu Le prowadzi dziennik pracy dróżnika przejazdowego R-49,

d) czy i w jaki sposób dróżnicy przejazdowi informują się wzajemnie o zbliżaniu się pociągu do przejazdu/~~przejścia~~:

telefonicznie informuje przejazd nr 170-1 i nr 170-2 przed przejazdem pociągu lub składu manewrowego bocznicy kierunku nieparzystego – godzinę powiadomienia wpisuje w rubryce „uwagi" dziennika R-147 lub R-49

5. Na ile minut przed przejazdem pociągu rogatki powinny być zamknięte:

na dwie minuty

6. W czasie przejazdu pociągu pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy/~~przejście~~ powinien znajdować się: **w oknie posterunku**

7. Przy obsłudze przez dróżnika przejazdowego kilku przejazdów, kolejność zamknięcia rogatek jest następująca:

— dla pociągów z kierunku: **nie dotyczy** przejazd na km: **nie dotyczy**

8. Inne czynności powierzone obsługującemu rogatki do wykonywania w czasie pracy (czynności te nie mogą spowodować zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym/~~przejściu~~ przez oderwanie od podstawowych czynności związanych z obsługą rogatek).

a	oświetlenie przejazdu/~~przejścia~~	**tak**
b	oświetlenie sygnałów	**nie**
c	oświetlenie wskaźników	**nie**
d	utrzymanie przejazdu/przejścia	**nie**
e	oczyszczanie żłobków na przejeździe/~~przejściu~~	**tak**
f	posypywanie piaskiem w czasie gołoledzi	**tak**
g	oczyszczanie przejazdu/~~przejścia~~, w tym sygnalizatorów drogowych, ze śniegu i lodu	**tak**
h	inne czynności	**nie**

9. Postępowanie w razie uszkodzenia rogatek (opisać szczegółowo dla danego przejazdu/przejścia):

W przypadku nieprawidłowego działania urządzeń srk na przejeździe nie przewiduje się obsługi miejscowej i kierowania ruchem na przejeździe.

1. **Dyżurny ruchu posterunku odstępowego Lekomin powiadamia dyżurnego ruchu stacji Łączna i stacji Zagnańsk.**
2. **Uszkodzenie rogatek odnotowuje w książce E – 1758.**
3. **Niezwłocznie ustawia z obydwu stron przejazdu po prawej stronie drogi w odległości 1-ego metra od krawędzi jezdni znaki drogowe B-20 Stop a pod tym znakiem tablicę z napisem „rogatka uszkodzona".**
4. **Dyżurny ruchu stacji Zagnańsk wprowadza ograniczenie prędkości dla czoła pociągu na całej szerokości przejazdu V-20km/h oraz obowiązek wielokrotnego podawania sygnału „Baczność" z pojazdu kolejowego i powiadamia automatyka, dyspozytora zakładowego i liniowego.**
5. **Dyżurny ruchu posterunku odstępowego Lekomin doprowadza rogatki do położenia otwartego.**
7. **Automatyk po przybyciu na miejsce dokonuje odpisu w E-1758 i przystępuje do usunięcia usterki. Po naprawie i sprawdzeniu prawidłowego działania odpisuje w E-1758 zakończenie pracy i zdejmuje znaki.**
8. **O prawidłowym działaniu dyżurny ruchu posterunku odstępowego Lekomin informuje dyżurnych ruchu stacji Łączna i stacji Zagnańsk.**

POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

Zamieścić wytyczne szczegółowe, wynikające z warunków miejscowych z uwzględnieniem postępowania w przypadku obsługi rogatek na więcej niż jednym przejeździe kolejowo-drogowym oraz z uwzględnieniem podziału pracy przy wieloosobowej obsłudze w zmianie pracy: **nie dotyczy**

IV.INFORMACJE DLA DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO

	Nazwisko i imię
Bezpośredni przełożony	Michalska Agnieszka
Pracownik ds. automatyki	Reczyński Artur
Pracownik ds. drogowych	Mirota Robert

Dodatkowe informacje:

1. Dyżurny ruchu stacji Zagnańsk na 3 minuty przed wyprawieniem pociągu parzystego powiadamia posterunek odstępowy Lekomin podając przewidywany czas odjazdu pociągu ze stacji.
2. Maszynista składu manewrowego powracającego z bocznicy przed dojazdem do wskaźnika W28 ustawionym na torze dojazdowym w km. 3.450 ma obowiązek nawiązać łączność z dyżurnym ruchu posterunku odstępowego Lekomin. Po nawiązaniu łączności przez maszynistę dyżurny ruchu posterunku odstępowego Lekomin powiadamia dróżników przejazdowych strażnic nr 170-1 i 170-2 o zbliżającej się jeździe manewrowej.
3. W czasie złych warunków widoczności oraz ograniczonej słyszalności dyżurny ruchu posterunku odstępowego Lekomin przed zamknięciem rogatek ma obowiązek wyjść na przejazd i sprawdzić czy na przejeździe nie znajdują się ludzie lub pojazdy.
4. W przypadku niemożności obsługi urządzeń rogatkowych (niedyspozycja zdrowotna lub inne wydarzenia uniemożliwiające wykonywanie obowiązków pracowniczych), należy:
   - niezwłocznie poinformować o powyższym fakcie dyżurnego ruchu stacji Zagnańsk i zwierzchnika służbowego,
   - rogatki pozostawić w położeniu zasadniczym „otwarte",
   - oczekiwać na dalsze decyzje zwierzchnika służbowego.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Sporządził:

04.08.2023

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Sylwester Kopeć

(data i podpis Z-cy Naczelnika Sekcji ds. inżynierii ruchu)

Uzgodnili:

04.08.2023

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Krzysztof Kędzielski
ZASTĘPCA

(data i podpis Z-cy Naczelnika Sekcji ds. drogowych)

NACZELNIK SEKCJI
wz.
Mateusz Frejlich
zastępca

04.08.2023

(data i podpis Z-cy Naczelnika Sekcji ds. automatyki)

Zatwierdzam
DYREKTOR
wz.
Andrzej Rak
zastępca

08.08.23

/data i podpis Dyrektora Zakładu /

Uwaga:

1) *Regulamin obsługi przejazdu należy sporządzić dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A i F oraz przejść wyposażonych w półsamoczynne systemy przejazdowe;*
2) *Zmiany treści dokonywane w Dziale IV nie wymagają odrębnych uzgodnień oraz zatwierdzenia.*
3) *Regulaminy przejazdów na styku zakładów należy wspólnie uzgodnić.*
4) *Do Regulaminu w formie kolejnych załączników należy włączyć instrukcje urządzeń obsługiwanych przez dróżnika przejazdowego*

ZAŁĄCZNIK NR 3

PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY