

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

Egzemplarz 1

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

KOPALNI GRANITU W STRZELINIE
odgałęziającej się od stacji PKP PLK S.A.
STRZELIN

Regulamin zawiera 54 ponumerowanych stron, został sporządzony w 8 jednobrzmiących egzemplarzach.

*Uzgodniono pod
względem techniczno-
ruchowym*

06. 09. 2023

Opole dnia


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

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. eksploatacyjnych
Zbigniew Makowski
(8)

ZATWIERDZAM

PREZES ZARZĄDU

Ryszard Antolak

Wrocław dnia 10. 10. 2023

SPIS TREŚCI

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

7.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEROWYM.....	20
8.	SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW	21
9.	ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM	22
10.	GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI	22
ROZDZIAŁ VI – ORGANIZACJA PRACY MANEROWEJ.....		23
1.	PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.....	23
2.	ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	23
3.	WAŻENIE WAGONÓW.....	24
4.	PLANOWANIE PRACY MANEROWEJ.....	24
5.	POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW	24
ROZDZIAŁ VII – OBSŁUGA PUNKTU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO I ŁADUNKOWEGO.....		25
1.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO - ODBIORCZYM.....	25
2.	POSTĘPOWANIE NA PUKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM.....	27
3.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM.....	28
4.	URZĄDZENIA ŁADUNKOWE.....	28
5.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE	29
ROZDZIAŁ VIII – TOWARY NIEBEZPIECZNE.....		30
ROZDZIAŁ IX – NADZÓR NAD STANEM TECHNICZYM I UTRZYMANIE.....		30
1.	INFRASTRUKTURA KOLEJOWA	30
2.	TABOR KOLEJOWY.....	31
3.	URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	31
ROZDZIAŁ X – STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE		32
1.	WYKAZ STANOWISK OSÓB ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM ZATRUDNIONYCH NA BOCZNICY	32
2.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO	32
3.	SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZMINY, STOSOWANA DOKUMENTACJA.....	33
4.	BADANIA LEKARSKIE	33
5.	OBOWIAZKI PRACOWNIKÓW NADZORU NAD PRACĄ BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	34
6.	OBOWIAZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z PRACĄ MANEROWĄ I ŁADUNKOWĄ.....	35
7.	OBOWIAZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOL.....	39
6.	WSPÓLNY ZAKRES OBOWIAZKÓW PRACOWNIKÓW BOCZNICY	39
ROZDZIAŁ XI – BEZPIECZEŃSTWO.....		40
1.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO	40
2.	PRACA MANEROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH.....	40
	DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZRZĄDCAMI INFRASTRUKTURY	42
4.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU	43
5.	POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO	46
ROZDZIAŁ XII – WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI		47
1.	JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE WYZNACZONE DO WSPÓŁPRACY	47
2.	TRYB ROSTRZYGANIA SPORÓW Z ZARĄDCĄ INFRASTRUKTURY STYCZNEJ.....	48
3.	ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ.....	48
4.	TRYB ROSTRZYGANIA SPORÓW	48
ROZDZIAŁ XIII – POSTANOWIENIA KOŃCOWE		49
1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU	49
2.	SPOSÓB UDOSTĘPNIANIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY	49
3.	PROCEDURA WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	50
4.	OSOBA ODPOWIEDZIALNA ZA AKTUALNOŚĆ REGULAMINU	50
ROZDZIAŁ XIV – SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....		51
ROZDZIAŁ XV – ZAŁĄCZNIKI.....		52
1.	WZÓR WYKAZU OSÓB ZAPOZNANYCH Z TREŚCIĄ REGULAMINU	53
2.	PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY.....	54
3.	PLAN schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	55

ROZDZIAŁ I

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. BOCZNICA KOLEJOWA

1.1. NAZWA I LOKALIZACJA

1. Pełna nazwa bocznic kolejowej: Bocznic kolejowa Kopalni GRANITU w Strzelinie, użytkownikiem bocznic jest MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Skrócona nazwa bocznic: „Kopalnia Granitu w Strzelinie”,
3. Adres bocznic: Miejscowość: Strzelin ul. Kamienna ; 57-100 - Strzelin; gmina Strzelin; powiat Strzeliński; województwo dolnośląskie.

1.2. PUNKT ODGAŁĘZIENIA

1. Bocznic jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się od stacji Strzelin, linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 276 Wrocław Główny – Międzyziesie, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Bocznic kolejowa Kopalni Granitu w Strzelinie odgałęziona jest od PKP PLK S.A. stacji Strzelin od toru stacyjnego nr 1, rozjazdem pojedynczym nr 101 w km 37,307. Stacja PKP PLK S.A. Strzelin położona jest na linii 276 pierwszorzędnej, Wrocław Główny – Międzyziesie, zarządzanej przez Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Punktem styku dróg kolejowych jest:
 - a) w torze 101 w km 0,318 od odgałęzienia bocznic tj. początkiem rozjazdu 101,
 - b) w torze 102 w km 0,246 od początku toru tj. środka rozjazdu 102..
4. Tory bocznicowe będące własnością PKP PLK S.A. zostały zaznaczone na planie sytuacyjnym bocznic (załącznik nr 2 do regulaminu) kolorem czerwonym,
5. Początkiem bocznic jest koniec rozjazdu 101 usytuowany w km 0,027,12 toru bocznicowego 101 i km 37.335.12 linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 276 Wrocław Główny – Międzyziesie.
6. Koniec bocznic stanowi kozioł oporowy usytuowany na zakończeniu toru nr 101 w km 0,764,97

1.3. TORY DOJAZDOWE

1. Dojazd do miejsca odgałęzienia bocznic, odbywa się torami stacyjnymi stacji PKP PLK S.A. Strzelin, natomiast dojazd do torów zdawczo – odbiorczych i ładunkowych bocznic Kopalni Granitu w Strzelinie odbywa się bezpośrednio z torów stacji Strzelin. Torów dojazdowych do i na bocznic Kopalni Granitu w Strzelinie nie ma.

1.4. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

1.5. STATUS BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

2. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. NAZWA I SIEDZIBA

1. Nazwa bocznic: Bocznicą Kolejowa Kopalni Granitu w Strzelinie,
2. Użytkownikiem bocznic jest MAJKOLTRANS Sp. z o.o.,
3. Adres użytkownika bocznic - ul. Paczkowska 26; 50-503 Wrocław,
4. Adres bocznic – Miejscowość: Strzelin ul. Kamienna; 57-100 - Strzelin; gmina Strzelin; powiat Strzeliński; województwo dolnośląskie.
5. Właścicielem bocznic jest ROXIT Polska Sp. z o.o. 58 - 379 – Czarny Bór, bocznicą jest bocznicą stacyjną odgałęziającą się od PKP PLK S.A. stacji Strzelin, określana będzie w dalszej treści regulaminu jako „bocznic”.
6. Wwspółużytkowników bocznic nie ma.

2.2. PODSTAWA DO ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ KOLEJOWĄ

1. Podstawą do zarządzania bocznicą przez użytkownika bocznic jest Umowa nr 01/D/2011 z dnia 2011.02.01. zawarta między właścicielem bocznic MINERAL Polska Sp. z o.o. a użytkownikiem bocznic MAJKOLTRANS Sp. z o.o. na kompleksową obsługę bocznic.

3. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

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

4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

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

5. PRZEPISY WEWNĘTRZNE

5.1. PRZEPISY WŁASNE

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

5.2. PRZEPISY INNEGO ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

1. Użytkownik 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 bocznice w zakresie obowiązków wynikających z niniejszego regulaminu.

ROZDZIAŁ II

OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. TORY

1.1 Wykaz torów

Nr. toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Granica toru od do	Długość całkowita	Długość użyteczna			Rodzaj		poj. w wagonach	UWAGI
				od	do	merów	szyny	Podkłady, podsypka		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
101	dojazdowy, zdawczy, wyciągowy	Pr 101 – Koz. oporowy	120,00 191,02 14,02 177,56 47,58 214,79 764,97	PR101 PZO p. przejazdu k. przejazdu ukr. 104 pr. 104	PZO p. przejazdu k. przejazdu ukr. 104 pr. 104 Z 1	- 191,20 - 177,56 - - 368,76	S-49	drewno, beton, tłuczeń	- 11 - 10 - - 21	Na terenie PKP PLK S.A. do km 0,318
101a	ochronny	Śr. 102 – Koz. oporowy	54,11	-	-	-	S-49	drewno, tłuczeń	-	Na terenie PKP PLK S.A.
102	odbiorczy ładunkowy	Śr. 102 – Pr. 104	52,74 197,33 14,15 170,98 47,24 482,44	Śr. 102 PZO p. przejazdu k. przejazdu ukr. 104	PZO p. przejazdu k. przejazdu ukr. 104 pr. 104	- 258,28 - 170,98 - 429,26	S-49	drewno, beton, tłuczeń	- 15 - 10 - 25 46	Na terenie PKP PLK S.A. do km 0,246
SUMA			1301,52			798,02				

Objaśnienia skrótów:

PR – początek rozjazdu (styk przed iglicowy); UKR – ukres rozjazdu; PZO – punkt zdawczy – odbiorczy; P. przejazd – początek przejazdu; K. przejazd – koniec przejazdu; Z1 - tarcza zaporowa

2. Tory zbudowane są z nawierzchni typu S-49, na podkładach drewnianych i betonowych, na podsypce tłuczniowej i żwirowej. Rozjazdy typu S-49 na podrozjazdnicach drewnianych i na tłuczniu. Szczegóły techniczne przedstawiono w tabelkach na planie schematycznym bocznicy.

1. Długość budowlana torów bocznicy **1301,52 mb**
2. Długość użyteczna torów bocznicy **798,02 mb**
3. Minimalne promienie łuków torów i rozjazdów na bocznicy **R=190**
4. Maksymalne pochylenie podłużne torów bocznicy **9,00‰**
5. Dopuszczalny nacisk osi na szyny **20 ton**
6. Długość użyteczna torów zdawczo-odbiorczych **798,02 mb**
7. Przy wyliczeniu długości użytecznej torów przyjęto tylko tory, na których odbywa się postój wagonów na torze zdawczy – odbiorczym i torze ładunkowym. Z długości użytecznej torów odliczono długość torów 101 i 102 na przejeździe oraz ochronnego 101a i części 101 od rozjazdu 104 do kozła oporowego, gdzie spełnia ten tor rolę toru wyciągowego.
8. Jednorazowo na bocznicy można podstawić skład pociągu zdawczego nie dłuższy niż 368 metrów.

Uwaga !

Długość wagonów razem ze zderzakami opisana jest na burcie bocznej lub walczaku wagonu i taką długość należy przyjąć przy wyliczaniu (sumowaniu) długości składu manewrowego.

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
101	Tor dojazdowy do torów zdawczo odbiorczych	S49	R 190	20	206	klasyczny	
101a	Tor ochronny	S49	prosta	20	206	klasyczny	
102	Tor trakcyjny wyciągowy	S49	prosta	20	206	klasyczny	

1.3 Pochylenia podłużne torów na bocznicy.

- TOR – 101** - od rozjazdu 101 tor ułożony jest na wzniesieniu 3,2‰, na długości 27,14 metrów, dalej na długości 56,73 metrów wzniesienie 0,55‰, dalej wzniesienie 2,7‰ na długości 116,13 metrów, i dalej na długości 142,71 metrów wzniesienie 4,1‰, a następnie na długości 108,29m wzniesienie 2,50‰, i dalej na długości 120,88m tor ułożony jest w poziomie, i dalej na długości 68,12m wzniesienie 9,00‰, a następnie do kozła uporowego tor ułożony jest w poziomie.
- TOR - 102** – Od miejsca odgałęzienia tj. rozjazdu 102 na długości 16,62 m tor ułożony jest na wzniesieniu 6,55‰, dalej wzniesienie 4,00‰ na długości 36,38m i dalej wzniesienie 2,5‰ na długości 78,00m a następnie wzniesienie 4,2‰ na długości 124,60m, i dalej na długości 128,00m wzniesienie 2,5‰ i dalej do końca tor ułożony jest w poziomie.
- TOR – 101a** - Od odgałęzienia rozjazdem 101 na całej swej długości tor ułożony jest na spadku 0,55‰,

2. ROZJAZDY SKRZYŻOWANIA TORÓW

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

Numer rozjazdu	Położenie zasadnicze rozjazdu	Sposób przestawiania: "r" – ręcznie "m" – mechanicznie "e" – elektryczny	Obsługiwany przez	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.
101	Na tor stacyjny 1p	e	Dyżurny ruchu stacji Strzelin	rozjazd na terenie PKP PLK S.A. obsługiwany i utrzymywany przez dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. Stacji Strzelin

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

Nr rozjazdu	rodzaj	typ	skos	promień	zamknięcie	podrozdne	podsyпка	uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9
102ab	Krzyżowy podwójny	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	Obsługiwana przez ustawia-cza użytkow-nika bocznicy bądź przewoź-nika.
102cd	Krzyżowy podwójny	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	Obsługiwana przez dyżur-nego ruchu PKP PLK S.A. stacji Strzelin
104	zwyczajny lewy	S49	1:9	190	suwakowe	drewniane	tłuczeń	Obsługiwana przez ustawia-cza użytkow-nika bocznicy.

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 nie ma zabudowanych obiektów inżynierskich..:

5. SIEĆ TRAKCYJNA

1. Bocznica kolejowa nie jest wyposażona w sieć trakcyjną.

6. PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE I PRZEJŚCIA

L.P	Przejazd w torze nr	Umiejscowienie przejazdu /km/	Kategoria przejazdu	Osygnalizowanie przejazdu	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1	101 i 102 droga zakładowa	km 0, 311,02 do 325,04 toru 101 km 0, 250,07 do 264,22 toru 102	F	krzyże Św. Andrzeja ,	

7. WAGI WAGONOWE

Stacjonarnych wag wagonowych bocznica nie posiada.

8. INNE URZĄDZENIA

1. Przy torze 102 wybudowane zostały rampy boczne, gdzie nie zachowana jest skrajnia budowli. Podczas obsługi tego toru, przebywanie drużyny manewrowej po stronie rampy jest zabronione.
2. Przy torze 101 na długości frontu ładunkowego toru 102, zainstalowane zostały ekrany dźwiękochłonne. Podczas obsługi tego toru, przebywanie drużyny manewrowej po stronie ekranów jest zabronione.
3. Pozostałe budowle sąsiadujące z infrastrukturą torową na bocznicy, znajdują się w wymaganej odległości.
4. Na bocznicy kolejowej nie funkcjonują inne urządzenia jak np. skrajniki, podnośniki wagonowe itp.

9. BRAMY KOLEJOWE

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, na zwrotnicy 102 cd, zabudowany jest napęd elektryczny, który jest własnością PKP PLK S.A. i jest utrzymywany i obsługiwany przez personel PKP PLK S.A. stacji Strzelin.
2. W miejscu odgałęzienia bocznicy, na zwrotnicy 101, zabudowany jest napęd elektryczny, który jest własnością PKP PLK S.A. i jest utrzymywany i obsługiwany przez personel PKP PLK S.A. stacji Strzelin.

11. POSTERUNKI TECHNICZNE

1. Na bocznicy kolejowej nie funkcjonują żadne posterunki techniczne.

12. SYGNALIZATORY WSKAŹNIKI I TABLICE

1. Na wysokości krzyżownicy rozjazdu 102 usytuowana jest tarcza manewrowa nr 102 utrzymywana i obsługiwana przez personel stacji PKP PLK S.A. stacji Strzelin.
2. Tarcze zaporowe Z1 „Stój” ustawione są przed kozłami oporowymi torów 101 i 101a.
3. Wskaźniki W17 ustawione między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów gdzie odległość między osiami torów wynosi 3,5m, oznacza on miejsce przy zbiegających się torach, dokąd wolno zająć tor taborem.
4. Tablica z napisem „Punkt zdawczo – odbiorczy” umieszczona przy torze nr 101 w km 0,120,00.
5. „Krzyże Św. Andrzeja” ustawione przed skrzyżowaniem z drogą kołową w poziomie szyn z obu stron toru z prawej strony drogi.
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.

13. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Teren boczniczy posiada oświetlenie zewnętrzne elektryczne. Wzdłuż torów bocznicowych na słupach rozmieszczone są punkty oświetleniowe.
2. Wyłączniki światła znajdują się w pomieszczeniu ochrony przy bramie wjazdowej na teren zakładu.
3. Utrzymanie oświetlenia w dobrym stanie technicznym, wymiana żarówek i konserwacja instalacji należą do obowiązków konserwatora wyznaczonego przez właściciela boczniczy.
4. Minimalne natężenie oświetlenia światłem elektrycznym torów zdawczo-odbiorczych i zakładowych powinno wynosić minimum 30 Lux. (wg PN-71 /E-02034).
5. Rezerwowego oświetlenia bocznicza nie posiada.
6. Wszelkich usterek w oświetleniu torów na terenie boczniczy ustawiacz MAJKOLTRANS powinien zgłaszać kierownikowi transportu na boczniczy a w razie jego nieobecności spedytorowi, a ten powinien powiadomić służbę elektryczną Zakładu w celu usunięcia usterek.

ROZDZIAŁ III

PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

1. OKRĘGI NASTAWCZE

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

2. REJONY MANEWRÓW BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Bocznicą stanowi jeden okręg manewrowy i jednocześnie jeden rejon manewrowy.
2. Na bocznicach obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może wykonywać manewrów więcej niż jedna lokomotywa manewrowa.
3. Podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych przez przewoźnika, tabor kolejowy musi znajdować się w granicach ukresów, a lokomotywy manewrowe użytkownika bocznic muszą się znajdować na torze 101 za rozjazdem 104 zamknięte i zabezpieczone przed uruchomieniem przez nieupoważnione osoby.

3. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznicą posiada łączność ogólnie dostępną z dyżurnym ruchu PKP PLK S.A. stacji Strzelin nr telefonu 71/717 22 53.
2. Na lokomotywach bocznicowych zainstalowana jest radiołączność manewrowa służąca do porozumiewania się ustawiacza z maszynistą lub prowadzącym pojazdy szynowe w obrębie bocznic. Obsługa radiotelefonów winna się odbywać zgodnie z instrukcją obsługi.
3. Wykaz telefonów podany jest w rozdziale XII niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowych.

4. UZGADNIANIE RUCHU KOLEJOWEGO PRZEZ POŁĄCZENIE Z INFRASTRUKTURĄ STYCZĄ

1. Przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę, powiadamia użytkownika bocznic o jej obsłudze, w odpowiednim czasie określonym umową na obsługę bocznic, umożliwiającym spełnienie przez użytkownika bocznic warunków do jej obsługi.
2. Obsługa bocznic może odbywać się tylko wówczas, gdy zostały spełnione następujące warunki na terenie bocznic:
 - a) Użytkownik bocznic kolejowych został powiadomiony o jej obsłudze, a przewoźnik został poinformowany przez użytkownika bocznic o braku przeciwwskazań do jej obsługi;
 - b) przewoźnik obsługujący bocznicę kolejową lub kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę, poinformował dyżurnego ruchu stacji Strzelin o otrzymaniu od użytkownika bocznic informacji o przygotowaniu bocznic do jej obsługi i braku przeszkód do jej obsługi;
 - c) zachowane zostały ukresy we wszystkich rozjazdach na drodze dojazdu do punktów zdawczo odbiorczych na bocznic;
 - d) na bocznicach kolejowych nie są prowadzone żadne roboty i nic nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i taboru;
 - e) drużyna manewrowa przewoźnika podstawiającego tabor kolejowy na tory zdawczo - odbiorcze została powiadomiona o sytuacji eksploatacyjnej na punkcie zdawczo-odbiorczym.
3. Po spełnieniu warunków określonych w pkt. 2 kierujący manewrami przewoźnika omawia z dyżurnym ruchu stacji Strzelin, zasady jazdy grupy manewrowej do obsługi bocznic.

5. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Obsługa bocznicy dokonywana jest grupami manewrowymi wg zasad jazd manewrowych obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., i organizacji obowiązującej u przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
2. Maksymalna ilość wagonów w składzie obsługującym bocznicę nie może przekraczać składów manewrowych o długości nie przekraczającej długości toru zdawczo odbiorczego uzgodnionego do podstawienia z użytkownikiem bocznic.
3. Ze względu na brak możliwości oblotu lokomotyw po torach bocznicowych, po podstawieniu wagonów na tory zdawczo odbiorcze, skład manewrowy jadący do obsługi bocznicy ze stacji PKP PLK S.A. Strzelin, na tory zdawczo odbiorcze musi być pchany.
4. Lokomotywa manewrowa po obsłudze bocznicy wraca do stacji Strzelin.
5. Grupy manewrowe po obsłudze bocznicy są ciągnięte przez lokomotywy manewrowe przewoźnika kolejowego do stacji Strzelin.
6. Grupy manewrowe do obsługi bocznicy wyprawiane ze stacji Strzelin, na sygnał manewrowy podawany przez dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Strzelin na właściwym sygnalizatorze.
7. Wyjazd taboru z bocznicy do stacji Strzelin po obsłudze bocznicy, odbywa się na sygnał jazda manewrowa dozwolona na tarczy manewrowej 102 wyświetlony przez dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Strzelin.

6. UKŁADANIE DROGI PRZEBIEGU

1. Układanie dróg przebiegu dla jazdy manewrowej tj. przekładanie zwrotnic rozjazdów na terenie bocznic obsługiwane są odpowiednio:
 - a) zwrotnica rozjazdu nr 101 oraz 102cd podczas obsługi bocznic obsługiwane są przez dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Strzelin,
 - b) zwrotnice rozjazdu 102ab podczas obsługi bocznic obsługiwane są przez kierującego manewrami ustawiaacza przewoźnika,
 - c) zwrotnice rozjazdów nr 102ab i 104 obsługiwane są przez kierującego manewrami ustawiaacza użytkownika bocznic w przypadku wykonywania przez niego pracy manewrowej
2. Po przestawieniu zwrotnicy jak w punkcie 1b i 1c, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz drogi oporowej zamknięcia nastawczego. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który je obsługuje. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.

3. Zasadnicze położenie, sposób obsługi (nastawiania), uzależnienia rozjazdów i wykojnic na bocznicy:

Numer rozjazdu/ Wykojnic	Położenie zasadnicze Rozjazdu/wykojnic	Sposób przestawiania: „r” – ręczny „m” – mechaniczny „e” – elektryczny	Obowiązek przestawienia zwrótnicy, wykojnic należy do	Przystosowanie zwrótnicy do lokalnego nastawiania	Wyposażenie rozjazdu w latarnię	Uzależnienia
1	2	3	4	5	6	7
Rozjazdy w zarządzie PKP PLK S.A.						
101	Po torze stacyjnym 1P	e	Dyżurny ruchu PKP PLK S.A. stacji Strzelin	nie	tak	Uzależniona ze zwrótnicą 102cd
102 cd	Na tor 101a	e	Dyżurny ruchu PKP PLK S.A. stacji Strzelin	nie	nie	Uzależniona ze zwrótnicą 101
Rozjazdy w zarządzie użytkownika bocznicy						
102 ab	Na tor 101	r	drużyna manewrowa użytkownika bocznicy, drużyna manewrowa przewoźnika	nie	Nie	brak
104	Na tor 101	r	- drużyna manewrowa użytkownika bocznicy,	nie	nie	brak

7. POZWOLENIE NA JAZDĘ

- Pozwolenie na jazdę taboru manewrowego przewoźnika ze stacji Strzelin na wydaje dyżurny ruchu PKP PLK S.A. stacji Strzelin za pomocą sygnału jazda manewrowa dozwolona na stosownym sygnalizatorze.
- Pozwolenie na jazdę z bocznicy na stację Strzelin wydaje dyżurny ruchu PKP PLK S.A. stacji Strzelin za pomocą sygnału jazda manewrowa dozwolona podany na tarczy manewrowej nr 102.
- Pozwolenie na jazdę na bocznicy podaje ustawiacz kierujący pracą manewrową, dla jazd taboru użytkownika,
- Ustawiacz, lub kierujący pracą manewrową przewoźnika obsługującego bocznice, daje pozwolenie na jazdę manewrową podczas obsługi torów zdawczo odbiorczych.
- Zezwolenie na jazdę jak w punkcie 3 i 4 podaje się za pomocą sygnałów ręcznych zgodnych z Instrukcją o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o. MKT-1,

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 za wyjątkiem:
 - a) Przy torze 102 wybudowane zostały rampy boczne, gdzie nie zachowana jest skrajnia budowli. Podczas obsługi tego toru, przebywanie drużyny manewrowej po stronie rampy jest zabronione.
 - b) Przy torze 101 na długości frontu ładunkowego toru 102, zainstalowane zostały ekrany dźwiękochłonne. Podczas obsługi tego toru, przebywanie drużyny manewrowej po stronie ekranów jest zabronione.
2. Dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicowych wynosi 200 kN.
3. Masa hamująca składów:
 - a) Rzeczywista masa hamująca:
 - 1) rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich wagonów z czynnymi hamulcami znajdujących się w składzie manewrowym;
 - 2) masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
 - b) Wymagana masa hamująca:
 - 1) dla każdego składu manewrowego należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca składu manewrowego nie jest mniejsza od wymaganej.
 - 2) wymaganą masę hamującą (M_{hw}) składu manewrowego obliczana się według wzoru:

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

gdzie:

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

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

- 3) procent wymaganej masy hamującej (P_w) składu manewrowego, dla jazdy po torach bocznicowych z maksymalną prędkością 20 km/h, wynosi 8%.
- 4) jeżeli rzeczywista masa hamująca składu manewrowego jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę składu manewrowego odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką można przetaczać składem manewrowym przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

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

- 5) jeżeli części składu manewrowego jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, to masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. W przypadku gdy w części składu manewrowego hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to - jeżeli w części składu manewrowego na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej

- i część składu manewrowego na hamulcach ręcznych ma co najmniej $\frac{3}{4}$ 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 bocznicę maksymalna długość przetaczanego składu manewrowego bez obsadzenia hamulców wagonowych nie może przekraczać 12 wagonów.
 5. Gdy skład manewrowy liczy powyżej 12 wagonów, to wtedy powinien być obsługiwany 1 wagon z ręcznym hamulcem wagonowym lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte 12 wagonów w składzie.
 6. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym, to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych.
 7. Sprawdzenie to polega na dokręceniu dźwigni hamulca do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła. Następnie przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę należy hamulec wyluzować i sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcz kół).
 8. Z uwagi na niezelektryfikowane tory bocznicę 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. Maksymalna prędkość wszystkich pojazdów kolejowych po torach bocznic nie może przekroczyć 20 km/h po wolnym torze.
2. Manewry na bocznic należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.
3. Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na bocznic, a w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.
4. Zachowanie nakazanej prędkości jazdy manewrowej w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej na bocznic.
5. Manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody, niebezpieczeństwa lub zagrożenia, można było prędkość danej jazdy manewrowej niezwłocznie zredukować do bezpiecznej albo zatrzymać manewrujący tabor.
6. Prędkości jazd manewrowych na bocznic w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów:

Lp	Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej	Największa dozwolona prędkość jazdy po torach bocznic
1.	Składem manewrowym wagonami naprzód, w sytuacji gdy jest on poprzedzany przez manewrowego gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie	5 km/h
2.	Na punkcie ładunkowym, przy którym usytuowane są urządzenia służące do załadunku lub rozładunku wagonów	5 km/h
4.	Podczas popychania lub podciągania wagonów w czasie ich załadunku na punkcie ładunkowym	3 km/h
4.	Przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru	3 km/h
5.	Po torze obok którego pracują ludzie	3 km/h
6.	Po torze 102 obok rampy	3 km/h
7.	W czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołoledzi, burzy, silnego deszczu, mgły, itp.	3 km/h

3. MANEWRY PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO DROGOWE I PRZEJŚCIA

1. Przejazd kolejowo drogowy w obrębie bocznic wraz z jego kategorią, lokalizacją, sposobem osygnalizowania określone są w punkcie 6 rozdziału II
2. Na terenie bocznic nie ma przejść dla pieszych.
3. Podczas wykonywania manewrów przez przejazd kolejowo drogowy kategorii „F” w torze 101 od km 0,311,02 do km 0,325,04 i toru 102 od km 250,07 do km 264,22 przez drużynę manewrową przewoźnika obsługującego bocznicę lub użytkownika bocznic wykonującą prace manewrową na bocznic, w ten sposób że na czas przejazdu lokomotywą lub składem manewrowym przez ten przejazd kolejowo drogowy, kierujący manewrami ustawiać użytkownika bocznic lub przewoźnika wykonujący te manewry, zatrzymuje skład manewrowy przed przejazdem kolejowo-drogowym i przejmuje strzeżenie na miejscu, dokonując zatrzymania pojazdów drogowych i pieszych sygnałem drogowym D-7. Po wstrzymaniu ruchu kołowego i pieszego podaje odpowiednie sygnały do jazdy manewrowej. Po zakończeniu manewrów przez przejazd kolejowo drogowy strzegący przejazd kolejowo drogowy daje kierowcom pojazdów drogowych i pieszym zezwolenie na jazdę lub przejście przez ten przejazd.

4. Przy pozostawianiu na postój wagonów po wykonanej pracy manewrowej na torze 101 lub 102, należy pozostawić przejazd kolejowo drogowy wolny od taboru na długości przejazdu i 10 mb w każdym kierunku od krawędzi przejazdu.
5. Podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo drogowego maszynista obowiązany jest podać sygnał „Baczność”.

4. RUCH LOKOMOTYW SPOZA BOCZNICY PO TORACH BOCZNICY

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

5. MOŻLIWOŚĆ WYKONYWANIA MANEWRÓW TABOREM BOCZNICY PO INFRASTRUKTURZE STYCZNEJ

1. Wyjazd lokomotyw użytkownika bocznic na tory PKP PLK S.A. jest w zasadzie zabroniony. Ze względu na to że użytkownik bocznic MAJKOLTRANS Sp. z o.o. jest przewoźnikiem kolejowym rzeczy, dopuszcza się możliwość podstawiania wagonów na bocznicę i zabierania wagonów z bocznic na stację PKP PLK S.A. Strzelin przez drużynę manewrową i lokomotywę użytkownika bocznic. W tym przypadku, pracownicy użytkownika bocznic powinni być przeszkoleni z warunków miejscowych stacji PKP PLK S.A. Strzelin. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznic przejmują wszystkie obowiązki przewoźnika kolejowego wynikające z niniejszego regulaminu i regulaminu technicznego stacji Strzelin.

ROZDZIAŁ V

ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ

1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW

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

2. TABOR KOLEJOWY DEDYKOWANY DO OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

1. Lokomotywa spalinowa typu 6D (Ls 800) oznaczenie PKP SM-42 - 2400,00 ton,
2. Lokomotywa spalinowa typu 6Dk serii SM-42 - 2 400,00 ton,
3. Lokomotywa spalinowa typu 6DDg/B w odmianie Dg/B1 o numerze fabrycznym 182 - 2 400,00 ton,
4. Lokomotywa spalinowa typu 401Da (Ls-350E) - 600,00 ton,
5. Lokomotywa spalinowa typu Ls 300 - 600,00 ton,
6. Lokomotywa spalinowa typu Ls 150, 409Da (oznaczenie PKP SM03) - 300,00 ton.

3. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

1. W inne urządzenia i środki trakcyjne jak np. podciągarki bocznic nie jest wyposażona.
2. W czasie wolnym od pracy manewrowej, lokomotywa manewrowa powinna być odstawiana na postój na torze 102 na wysokości posterunku ochrony, zamknięta i zabezpieczona przed uruchomieniem przez nieupoważnione osoby.

4. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

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

5. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Skład drużyny manewrowej użytkownika bocznic „Kopalni Granitu w Strzelinie”, 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 bocznic.

6 DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA MANEWRÓW

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

7. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM

1. Lokomotywa manewrowa nie może się znajdować w środku składu manewrowego.
2. Lokomotywa manewrowa powinna znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego w zależności od wykonywanej pracy manewrowej:
 - a) podczas jazdy manewrowej ze składem wagonów ze stacji PKP PLK S.A. Strzelin na bocznicę, lokomotywa musi znajdować się na końcu składu manewrowego (wagony pchane), a skład manewrowy powinien być hamowany hamulcem zespolonym,
 - b) podczas jazdy manewrowej ze składem wagonów torem z bocznic na stację PKP PLK S.A. Strzelin, lokomotywa musi znajdować się na początku składu manewrowego (wagony ciągnione), a skład manewrowy powinien być hamowany hamulcem zespolonym,
 - c) w przypadku wykonywania pracy manewrowej na torach bocznic, lokomotywa manewrowa może znajdować się od strony stacji Strzelin jak i od strony toru wyciągowego 102.

8. SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW

1. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i ciąglowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez przewoźnika należy wyłącznie do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika.
2. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i ciąglowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez drużynę manewrową użytkownika bocznicy, należy wyłącznie do obowiązków tej drużyny manewrowej użytkownika bocznicy.
3. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą i z lokomotywą manewrową.
4. Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.
5. Doczepianie samej lokomotywy manewrowej do wagonów może być dokonywane przez maszynistę,
6. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast docięnięcie 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 ciąglowy i odpowiednio skrócić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, dopiero po tym otworzyć kurki powietrzne. Przy rozłączaniu wagonów czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego. Rozłączone sprzęgi hamulcowe należy założyć na wsporniki.
11. Zamykanie kurków przewodu hamulcowego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.
12. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. 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 rozprzegającego wagony.
13. Pracownik nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy wagonami, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
14. Sprzęgi taboru nie użyte do sprzęgania nie powinny zwisać niżej aniżeli 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego). Po zakończeniu manewrów, sprzęgi nie użyte do połączenia wagonów należy założyć na haki zarzutowe.
15. Lokomotywy powinny być sprzęgnięte ze sobą i z pierwszym wagonem pociągu towarowego tak, aby zderzaki lekko dotykały do siebie tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby.
16. Przed uruchomieniem taboru kolejowego ustawiacz kierujący pracą manewrową powinien upewnić się, czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy łączeniu wyszli spomiędzy wagonów.

9. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM

1. Pojazdy kolejowe, nie będące 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.
2. Pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresu, przejazdu kolejowo - drogowego 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.
3. Wagony podstawione przez przewoźnika na torze zdawczo - odbiorczym winny być sprzęgnięte ze sobą na sprzęgi śrubowe i sprzęgi hamulcowe oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie hamulcem ręcznym pierwszego wagonu od strony PKP PLK S.A. stacji Strzelin oraz przez wyłożenie płozów hamulcowych pod ostatnie osie wagonów. Za właściwe zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialna jest drużyna manewrowa przewoźnika lub użytkownika bocznicy, która ostatnia wykonywała manewry na danym torze.
4. Stojące pojazdy kolejowe należy na każdym torze bocznicy sprzęgnąć ze sobą, oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - a) jeden pojazd kolejowy - gdy grupa połączonych pojazdów nie przekracza 10 pojazdów, oraz dodatkowo podłożyć płozę hamulcową pod pierwszy wagon od strony PKP PLK S.A. stacji Strzelin,
 - b) dwa skrajne pojazdy kolejowe - gdy grupa połączonych pojazdów przekracza 10 pojazdów; oraz dodatkowo podłożyć płozę hamulcową pod pierwszy wagon od strony PKP PLK S.A. stacji Strzelin.
 - c) pojazd kolejowy oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym i podłożyć płozę hamulcową od strony PKP PLK S.A. stacji Strzelin.
5. Jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia pojazdów kolejowych należy użyć płozów, zabezpieczając skrajne koła grupy pojazdów lub pojedynczo stojącego wagonu od strony PKP PLK S.A. stacji Strzelin .
6. 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.
7. Zabrania się podkładania pod koła wagonów dla zabezpieczenia kawałków metalu, kamieni lub innych przedmiotów.
8. Zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem dokonuje drużyna manewrowa odstawiająca wagony na postój. Za sprawdzenie stanu zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem odpowiada ustawiacz użytkownika bocznicy.
9. 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 „S” wraz z numerem ewidencyjnym.
10. Stojaki na płozy winny być pomalowane kolorem żółtym dla zwrócenia uwagi na miejsce ich ustawienia.

10. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI

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

1. Stojak nr 1 przy tablicy Punkt zdawczo - odbiorczy 4 płozy hamulcowe – oznaczone „S” nr 1 do 4,
2. Stojak nr 2 przy przejeździe kolejowo drogowym 4 płozy hamulcowe – oznaczone „S” nr 5 do 9,
3. Lokomotywa użytkownika bocznicy–2 płozy hamulcowe oznaczone „S” nr 10 i 11.

Za stan techniczny płóz i ich należyte oznakowanie odpowiedzialny jest kierownik transportu na bocznicy.

ROZDZIAŁ VI

ORGANIZACJA PRACY MANEWRÓWEJ

1. POSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ

1. Obsługa bocznic przez przewoźnika dokonywana jest zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego obsługującej bocznicę stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Strzelin, niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowej, obowiązującego rozkładu jazdy pociągów oraz planu obsługi bocznic jeżeli występuje.
2. Na bocznicę mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A..
3. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi bocznic przez przewoźnika jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika.
4. Na bocznicę obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może wykonywać manewrów więcej niż jedna lokomotywa manewrowa.
5. W czasie obsługi bocznic kolejowej przez przewoźnika kolejowego lokomotywy manewrowe użytkownika bocznic muszą się znajdować na torze 101 za rozjazdem 104.
6. Po wyjeździe taboru manewrującego ze stacji Strzelin i dojechaniu do stylu przediglicowego rozjazdu 102ab grupa manewrująca zatrzymuje się.
7. Czynności kierującego manewrami przewoźnika po zatrzymaniu pociągu przed stykiem przediglicowym rozjazdu 102ab:
 - 1) układa zwrotnice bocznicowych rozjazdów 102ab do położenia odpowiadającego założonej jazdy manewrowej odpowiedniej dla sytuacji eksploatacyjnej,,
 - 2) po wykonaniu czynności jak w ppkt. 1) udziela zezwolenia odpowiednimi sygnałami manewrowymi na jazdę manewrową z pod styku przediglicowego rozjazdu 102ab na odpowiedni do sytuacji eksploatacyjnej tor na bocznicę.
8. Po podstawieniu wagonów na tor zdawczo odbiorczy, po odjechaniu lokomotywy przewoźnika od składu manewrowego, użytkownik bocznic może przystąpić do zabrania wagonów z torów zdawczo – odbiorczych na tor ładunkowy. Układa w tym celu zwrotnice bocznicowych rozjazdów 104 do położenia odpowiadającego założonej jazdy manewrowej odpowiedniej dla sytuacji eksploatacyjnej,

2. ZABIERANIE WAGONÓW Z BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Podczas zabierania wagonów z toru ładunkowego na tor zdawczo odbiorczy, użytkownik bocznic, układa zwrotnice bocznicowych rozjazdów 104 do położenia odpowiadającego założonej jazdy manewrowej odpowiedniej dla sytuacji eksploatacyjnej i przestawia wagony na tory zdawczo – odbiorcze.
2. Licencjonowany przewoźnik kolejowy po podstawieniu wagonów na tor zdawczo – odbiorczy przez użytkownika bocznic, może przystąpić do realizacji zabierania wagonów z toru zdawczo odbiorczego na stację PKP PLK S.A. Strzelin. Realizacja ta odbywa się na zasadach jazdy manewrowej w ten sposób że kierujący manewrami przewoźnika przed wyjazdem z bocznic po dokonaniu jej obsługi:
 - 1) po ułożeniu drogi przebiegu dla jazdy z bocznic za rozjazd 102ab w kierunku rozjazdu 101, udziela zezwolenia odpowiednimi sygnałami manewrowymi na w/w jazdę, po uprzednim otrzymaniu sygnału jazdy manewrowa dozwolona na tarczy manewrowej 101 od dyżurnego ruchu stacji Strzelin,
 - 2) po wyjeździe z bocznic i zatrzymaniu składu manewrowego (lokomotywy luzem) za stykiem przediglicowym rozjazdu nr 102ab, przekłada zwrotnicę w/w rozjazdu do położenia zasadniczego,
 - 3) po wykonaniu czynności jak w ppkt. 1) ÷ 2) udziela zezwolenia na dalszą jazdę manewrową w kierunku stacji Strzelin.

3. WAŻENIE WAGONÓW

1. Na boczniczy Kopalni Granitu w Strzelinie ważenia ładowanej masy, odbywa się systemem elektronicznym zainstalowanym w kołowej ładowarce samojezdnej.
2. Wynik ważenia zamieszcza się w odpowiedniej rubryce listu przewozowego.

4. PLANOWANIE PRACY MANEWRWEJ

1. Tory zdawczo-odbiorcze dla boczniczy znajduje się na boczniczy. Tory te oznaczone są numerem 101 i 102 i stanowią integralną część boczniczy .
2. Przekazywanie wagonów na bocznicę dokonywane jest przedstawicielowi boczniczy przez pracownika przewoźnika na torze zdawczym nr 101 natomiast przekazanie wagonów przewoźnikowi odbywa się na torze odbiorczym 102.
3. Jednorazowo można podstawić na tory zdawczy nr 101 składy wagonów o maksymalnej łącznej długości 368,00 mb. Dopuszczalne długości podstawianych składów manewrowych zostały określone w punkcie 1 rozdziału II niniejszego regulaminu.
4. Plan obsługi boczniczy opracowują przewoźnicy na zasadach i zgodnie z zapisami rozdziału VI niniejszego regulaminu, uwzględniając wnioski posiadacza i użytkownika boczniczy o ile nie spowoduje to wydłużenia postoju wagonów na stacji Strzelin i nie zakłóci organizacji przewozów.
5. Podstawą sprawnego wykonania pracy manewrowej na boczniczy jest plan pracy manewrowej.
6. Plan pracy manewrowej obejmuje całokształt pracy związanej: z manewrami na torach stacji Strzelin oraz torach boczniczy.
7. Planowanie pracy manewrowej powinno odbywać się: zawczasu, przed rozpoczęciem pracy, biorąc pod uwagę ilość wagonów do podstawienia pod załadunek i zabrania z boczniczy.
8. Podstawą sporządzania planu pracy manewrowej jest potrzeba załadowania odpowiedniej ilości wagonów celem realizacji złożonych zamówień przez właściciela kopalni.

5. POWIADAMIANIE PRACOWNIKÓW

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

ROZDZIAŁ VII

OBSŁUGA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO I ŁADUNKOWEGO

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

1. Punkt zdawczo-odbiorczy boczniczy kolejowej zlokalizowany jest na bocznicowych torach nr 101 i 102.
2. Miejsce punktu zdawczo-odbiorczego oznaczone jest tablicą z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowaną na międzytorzu toru 101 i 102 na wysokości km 0,120,00 toru 101 i km 0,051,00 toru 102.
3. Ekspedytor użytkownika boczniczy lub w przypadku jego braku wyznaczony przez kierownika transportu na bocznicę, pracownik, współpracuje z ustawiaczem przewoźnika w czasie obsługi boczniczy w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym boczniczy.
3. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznicę, odbywa się na podstawie „planu obsługi boczniczy” opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem boczniczy, bez planu jeżeli takiego nie opracowano lub na podstawie rozkładu jazdy pociągów.
4. Poza planem obsługi wagony mogą być podstawione lub zabrane z boczniczy tylko za obopólnym uzgodnieniem przewoźnika z użytkownikiem (właścicielem) boczniczy i za zgodą zarządcy linii kolejowej.
5. W przypadku dokonywania pozaplanowych usług, przewoźnik w odpowiednim dokumencie zdawczym zaznacza, czy obsługa pozaplanowa jest dokonywana ze względów eksploatacyjnych, czy też na żądanie użytkownika (właściciela) boczniczy.
6. Przewoźnik podstawia wagony przeznaczone na bocznicę na punkt zdawczo-odbiorczy oraz zabiera z niego wagony na podstawie odpowiednich dokumentów zdawczo-odbiorczych określonych umową na obsługę boczniczy.
7. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z boczniczy ustawiacz przewoźnika, natomiast użytkownika boczniczy reprezentuje na punkcie zdawczo-odbiorczym boczniczy ekspedytor użytkownika boczniczy lub w przypadku jego braku inny pracownik wyznaczony przez kierownika utrzymania ruchu.
8. Ustawiacz przewoźnika przy podstawianiu wagonów na punkt zdawczy, w rubryce „podstawiono dnia ...” wpisuje faktyczny czas podstawienia, a przedstawiciel boczniczy potwierdza ten fakt w rubryce „odebrał dnia ...”. Zapisy muszą być dokonywane na oryginale, który otrzymuje przyjmujący wagony i kopii wykazu, którą zatrzymuje przedstawiciel przewoźnika.
9. Podczas przyjmowania na punkcie zdawczo - odbiorczym podstawionych próżnych wagonów pod załadunek, powinny być one poddane oględzinom, podczas których należy zbadać, czy wagony:
 - 1) nadają się do przewozu towaru z uwagi na swój stan techniczny;
 - 2) drzwi lub inne elementy zamykają się szczelnie;
 - 3) podłogi i ściany nie mają szczelin i szpar przez które mógłby wysypywać się towar;
 - 4) są czyste i nie zawierają resztek z poprzednio przewożonego towaru.
10. Obowiązkiem przyjmującego jest sprawdzenie stanu wagonów, ładunków, czy nie wykazują one uszkodzeń, braków, naruszenia ładunku itp. i w przypadku stwierdzenia usterek przyjmujący żąda od podstawiającego odnotowania w dokumencie zdawczym stwierdzonych nieprawidłowości. Wpisane nieprawidłowości powinny być podpisane przez obie strony, to jest przez przyjmującego i zdającego wagony na obu egzemplarzach dokumentu.
11. Przedstawiciel użytkownika boczniczy może odmówić przyjęcia wagonów nie nadających się pod załadunek na punktach ładunkowych boczniczy, co powinien odnotować w dokumencie zdawczym.
12. Przewoźnik obsługujący bocznicę może uważać, że wagony przez niego podstawione zostały przez użytkownika boczniczy przyjęte bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika boczniczy nie zgłosił się na punkcie zdawczo - odbiorczym po odbiór przekazywanych wagonów:

- 1) w czasie ustalonym w planie obsługi bocznic;
- 2) z opóźnieniem nie przekraczającym dwóch godzin w stosunku do terminu planowej obsługi;
- 3) w obsłudze dodatkowej, z nim ustalonej.

W takiej sytuacji, podstawiający wagony ustawiacz przewoźnika odnotowuje w dokumencie zdawczym – „przedstawiciel bocznic nieobecny”.

13. Wagony z brakiem lub uszkodzeniami przesyłki względnie brakiem lub uszkodzeniem plomb, mogą być podstawione na bocznicę tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu, albo po założeniu plomb zabezpieczających przez przewoźnika i zawiadomieniu o tym użytkownika bocznic. Powyższe powinno być odnotowane w dokumencie zdawczym i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika i przyjmującego przedstawiciela użytkownika bocznic.
14. O wagonach gotowych do zabrania z bocznic, użytkownik bocznic zawiadamia pisemnie przewoźnika na dokumencie odbiorczym na jedną godzinę przed ukończeniem czynności ładunkowych. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania jest doręczane pracownikowi przewoźnika w wyznaczonym umową na obsługę bocznic miejscu jeżeli taka umowa z przewoźnikiem jest zawarta.
15. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania sporządza się w trzech egzemplarzach dla grupy wagonów zdawanych, podlegających jednorazowemu przekazaniu przewoźnikowi w danej obsłudze, a kolejność spisania wagonów powinna odpowiadać zestawieniu, w jakim wagony te znajdują się na punkcie zdawczo - odbiorczym.
16. W razie ujawnienia wagonu niegotowego do zabrania, przedstawiciel przewoźnika wykreśla go z każdego z trzech egzemplarzy zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania /dokumentu odbiorczego/ i zamieszcza uwagę „niegotowy”. W takim przypadku przedstawiciel użytkownika bocznic obowiązany jest ponownie zgłosić gotowość wagonu. Drużyna manewrowa przewoźnika wyłącza taki wagon ze składu wagonów zgłoszonych do zabrania.
17. Na punkcie zdawczo - odbiorczym w przekazaniu wagonów jako przedstawiciel bocznic uczestniczy ekspedytor użytkownika bocznic lub w przypadku jego braku wyznaczony przez kierownika transportu na bocznic pracownik z trzecim egzemplarzem zawiadomienia – dokumentu odbiorczego. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika bocznic do zabrania, ustawiacz przewoźnika odnotowuje we wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia, dokumentu odbiorczego.
18. Przedstawiciel bocznic i przedstawiciel przewoźnika potwierdzają przekazanie i przyjęcie wagonów, ich stan eksploatacyjny oraz godzinę i datę przyjęcia wagonów w zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania – dokumencie odbiorczym swoim podpisem. W przypadku nieobecności przedstawiciela użytkownika bocznic, ustawiacz przewoźnika odnotowuje w w/w dokumencie uwagę: „przedstawiciel bocznic nieobecny”.

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

1. Jeżeli w wagonach, po zakończeniu czynności ładunkowych nie pozamykano drzwi lub nie pozakładano części wagonowych na swoje miejsce i nie zabezpieczono ładunku przed kradzieżą, wypadnięciem, wysypem lub stwierdzono uszkodzenie wagonu, itp., ustawiacz przewoźnika może odmówić przyjęcia i zabrania z bocznic takich wagonów.
2. Jeżeli nieprawidłowości ujawnionych przy przekazywaniu wagonów nie można usunąć natychmiast, przewoźnik zabiera grupę wagonów poprzedzający kwestionowany wagon. Użytkownik bocznic zobowiązany jest doprowadzić usterkowane wagony lub przesyłkę do należytego stanu.
3. Użytkownik bocznic obowiązany jest здаwać przewoźnikowi wagony po wyładunku w stanie czystym, z pozakładanymi na właściwe miejsca luźnymi częściami, zdolne 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 pozdejnowanie nalepki kierunkowe /stare/ oraz nalepki ostrzegawcze;
 - b) mieć ściągnięte zabezpieczenia do mocowania ładunku, plomby i odrutowania;
 - c) przy wagonach platformach winny być podniesione burty boczne, podniesione kłonicie, zapięte łańcuchy i usunięte odrutowanie, oklinowanie i inne zabezpieczenia przesyłki.
4. Jeżeli przy zabieraniu wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego przewoźnik zauważy uszkodzenie wagonu, które przy jego podstawieniu na bocznicę nie było stwierdzone, wtedy pracownik przewoźnika żąda usunięcia tego uszkodzenia lub wprowadza się postępowanie wg przepisów wewnętrznych przewoźnika i umów na obsługę bocznic.
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 komisijnego sprawdzenia stanu technicznego wagonu przez uprawnionego pracownika przewoźnika.

3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ŁADUNKOWYM.

1. Wagony przygotowane do zabrania z punktów ładunkowych bocznic na punkty zdawczo odbiorcze, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe 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 ustawacza użytkownika bocznicy.
3. Przy przekazywaniu wagonów na punktach zdawczo odbiorczych należy sprawdzić ich stan, zwracając szczególną uwagę na:
 - a) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów, tj. odpowiedniego skręcenia sprzęgów;
 - b) sprzęgi hamulcowe (węże) powinny być sprzęgnięte ze sobą w całym składzie wagonów, a kurki przewodów hamulcowych pomiędzy wagonami - otwarte, natomiast kurki skrajne - zamknięte; zbędne sprzęgi śrubowe i hamulcowe należy zawiesić na hakach zarzutowych 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

Załadunek kruszywa na wagony na torze 102 z rampy odbywa się za pomocą ładowarek kołowych, natomiast załadunek bloków skalnych na wagony na torze 102 odbywa się za pomocą dźwigów kołowych bądź przystosowanych do tego celu ładowarek kołowych. Urządzeń ładunkowych stacjonarnych bocznic nie posiada.

5. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE

1. Czynności ładunkowe na bocznicy wykonywane są na torze nr 102.
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. Bocznicza kopalni Granitu w Strzelinie 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 boczniczy kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do obowiązków użytkownika boczniczy.

1. Przeprowadzanie oględzin, badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na boczniczy należy do obowiązku użytkownika boczniczy.
2. Utrzymanie torów, rozjazdów i urządzeń torowych na torach boczniczy, odchwaszczania torów bocznicowych i odśnieżanie w okresie zimowym należy do obowiązków drużyny manewrowej boczniczy.
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 boczniczy 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 boczniczy.
5. **Badanie techniczne torów** - składa się z oględzin i pomiarów torów oraz ustalenia stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów nawierzchni (szyn, podkładów, złączy), stanu podtorza, zanieczyszczenia lub braku podsypki, stanu przytwierdzenia szyn do podkładów, stanu zachwaszczania 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 boczniczy 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 boczniczy.

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 zgodnie z postanowieniami instrukcji MKT-1.
11. Utrzymanie oświetlenia zewnętrznego na torach bocznicowych zgodnie z wymaganymi przepisami należy do właściciela bocznicy.
12. 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 bocznice,
 - b) Naczelnik PKP PLK SA, Sekcji Eksploatacji Kamieniec Żąbkowicki reprezentujący zarządcę infrastruktury kolejowej do której bocznica jest podłączona.
13. Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:
 - a) zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
 - b) niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
 - c) osobę nadzorującą wykonanie robót.
 - d) usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.
14. Utrzymanie przejazdu kolejowo drogowego wraz czyszczeniem żłobków przejazdowych należy do użytkownika bocznicy.
15. Utrzymanie rozjazdu 101 i rozjazdu 102ab/cd wraz z napędami, należy do właściciela infrastruktury kolejowej tj. zarządcy linii kolejowej PKP PLK S.A.

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 wymienieni w punkcie 1 powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz. 101, tekst jednolity w Obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2024 roku ogłoszony DZ.U. z 2024 roku poz. 780).
3. Pracownicy związani z obsługą bocznicy jej eksploatacją, czynnościami ładunkowymi, utrzymaniem, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy.
4. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracy bocznicy pracownicy bocznicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazie przyjęcia do wiadomości włączonym do niniejszego Regulaminu. Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu włączony jest w egz. nr. 1, 2.

2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO:

1. Użytkownik bocznicy zatrudnia pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej, pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy), którzy powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz. 101, tekst jednolity w Obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2024 roku ogłoszony DZ.U. z 2024 roku poz. 780) 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, tekst jednolity w Obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2024 roku ogłoszony DZ.U. z 2024 roku poz. 780)
 - 2) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz.U. 2022 poz. 2574);
 - 3) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz.U. 2022 poz. 2680).

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

7. Prace związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy, wykonywane są na zlecenie użytkownika bocznicy, przez podmioty zewnętrzne zatrudniające pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje, wg wymogów spełniających warunki określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z późniejszymi zmianami i wydanych na jej podstawie przepisów. Za weryfikację kwalifikacji pracowników (torowicz) odpowiada firma wykonująca prace torowe na zlecenie użytkownika bocznicy.
8. Pracownicy zatrudnieni przy prowadzeniu ruchu kolejowego muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia, a także egzaminy kwalifikacyjne i autoryzacyjne na dane stanowisko.

3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, 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 posiadające stosowne kwalifikacje.
4. Szkolenia okresowe prowadzone są w Ośrodku szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w siedzibie użytkownika bocznicy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. we Wrocławiu
5. W szkoleniu okresowym muszą uczestniczyć pracownicy bocznicy wskazani w ppkt 1 oraz inni pracownicy związani z transportem kolejowym wg uznania przez kierownictwo właściciela bocznicy.
6. Częstotliwość szkoleń ustala kierownictwo użytkownika bocznicy.
7. Obecność na szkoleniach okresowych dla pracowników bocznicy określonych w pkt 1 jest obowiązkowa. Nie uczestnictwo w szkoleniu kwalifikuje do złożenia dodatkowego egzaminu sprawdzającego z zagadnień omawianych na szkoleniach okresowych.
8. Bez aktualnych egzaminów i szkoleń nie wolno dopuścić pracownika do wykonywania czynności związanych z ruchem kolejowym.
9. Dokumentacja szkoleniowa przechowywana jest w Ośrodku szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów w siedzibie użytkownika bocznicy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. we Wrocławiu

4. BADANIA LEKARSKIE

1. Badania lekarskie pracownicy związani z zakresem pracy bocznicy przeprowadzają wg zasad przyjętych w Spółce MAJKOLTRANS określone w Instrukcji MKT-11 o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Pracownicy związani z ruchem kolejowym podlegają badaniom lekarskim w następujących terminach:
 - 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:

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

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

Nadzorowanie:

1. Wyposażenia posterunków pracy w niezbędne przepisy, instrukcje służbowe i ich aktualizacja,
2. Wyposażenia posterunków pracy w niezbędny sprzęt, dzienniki i książki,
3. Prawidłowej eksploatacji urządzeń i powierzonego mienia obsługiwanych przez pracowników 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 Mineral polska Sp. z o.o. Kopalnia Granitu w Strzelinie,
7. Terminowego i rzetelnego prowadzenia dokumentacji i sprawozdawczości z powierzonego zakresu,
8. Wykonywanie bieżącej kontroli w zakresie dyscypliny pracy na podległej bocznicy.

Odpowiedzialność za :

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

Uprawnienia:

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

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

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

I. Ekspedytor boczniczy:

Ekspedytor podlega bezpośrednio kierownikowi transportu na bocznicę.

Do obowiązków ekspedytora należy:

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

II. Kierujący pracą manewrową na bocznicy ustawiacz:

Ustawiacz podlega bezpośrednio kierownikowi transportu na bocznicy.

Do obowiązków ustawiacza należy:

1. Pełnienie obowiązków kierownika manewrów na bocznicy.
2. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników, podróżnych i osób postronnych.
3. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo z włączonym hamulcem zespolonym przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) skład taborowy o długości nie przekraczającej 30 wagonów.
4. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego 1 wagon.
5. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej. Zabrania się do wykonywania pracy manewrowej używać więcej niż jedną lokomotywę.
6. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
 - a. zgłosić swoją obecność kierownikowi transportu na 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, wyposażenie w przybory sygnałowe, stan psychofizyczny maszynisty, prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznicy,
 - e. sprawdzić sygnalizowanie, wyposażenie lokomotywy oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach,
 - f. zapoznać się ze stanem torów w swoim rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości, ewentualnie zamknięcia, zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, usytuowanie taboru w granicach ukresów,
 - g. ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią, z ładunkiem niebezpiecznym, przesuniętym, wykolejonych, uszkodzonych), przetrzymanych, z pilnym ładunkiem;
 - h. sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, oświetlenia i łączności,
 - i. bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim maszynistę (prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznicy),
7. 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 kierownikowi 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, wstrzymaną pracę manewrową można wznowić na polecenie kierownika transportu na bocznicy
 - i. prowadzenie raportu z wykonanej pracy manewrowej.
 - j. ustawiaczowi na 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.
8. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
 9. Podczas pracy w warunkach zimowych, do obowiązków ustawiacza należy:
 - a. posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - b. oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - c. do obsługi torów zdawczo - odbiorczych i punktów ładunkowych bocznicy należy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu.
 - d. przed odbyciem jazdy przez przejazd należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
 10. Zakres oględzin rozjazdów dokonywanych przez ustawiacza, określony jest w Instrukcji MKT - 2 i obejmuje wzrokowe sprawdzenie:
 - a. ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
 - b. stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
 - c. stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,
 - d. stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
 - e. stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
 - f. stanu nasmarowania zwrotnic,
 - g. Wynik oględzin rozjazdów należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2).
 11. Zakres prac konserwacyjnych w rozjazdach wykonywanych przez ustawiacza obejmuje :
 - a. czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych,
 - b. czyszczenie żłobków w krzyżownicach,
 - c. dokręcanie śrub i wkrętów.
 - d. rozjazd podlega oczyszczaniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza za krzyżownicą - w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu. Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych; szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicy i prowadnicach.
 - e. O wszelkich stwierdzonych usterkach ustawiacz powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika transportu na bocznicy.
 12. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) kierownikowi transportu na bocznicy oraz przejmującemu pracę ustawiaczowi.
 13. Ustawiacz ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
 14. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynności przez szkolonego może odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem ustawiacza. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny mu być uprzednio pokazane z naświetleniem grożącego niebezpieczeństwa.
 15. Do obowiązków ustawiacza należy także czyszczenie i uszczelnianie wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów. Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
 16. O przerwie w pracy manewrowej mającej trwać powyżej 30 minut, ustawiacz powinien powiadomić o tym maszynistę lokomotywy (prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznic).
 17. Ustawiaczowi, 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.

18. Ustawiacz powinien spełniać warunki określone w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans sp. z o.o. MKT-11.

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

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

1. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) wykonujący manewry powinien obserwować:
 - a. sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - b. prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykołojnic, 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 ukreśłów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
2. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
3. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami.
4. Podczas manewrowania maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien znajdować się na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być przez niego dozorowany.
5. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) może na polecenie ustawacza sam układać drogę przebiegu dla jazdy lokomotywy luzem lub z jednym wagonem, oraz sprzęgać i rozprzęgać lokomotywę z tablem.
6. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed samouruchomieniem lub uruchomieniem przez osoby niepowołane. Na opuszczenie lokomotywy przez maszynistę (prowadzącego pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) musi wyrazić zgodę ustawiacz.
7. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
8. Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy kolejowo drogowe, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) powinien podawać sygnał "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 ustawacza uczestniczy w procesie czyszczenia i uszczelniania wagonów przystosowanych do wchodzenia na podłogi wagonów. Zabrania się wchodzenia do wagonów bez drzwi w ścianie bocznej.
11. Maszynista (prowadzący pojazdy szynowe w obrębie bocznicy) a, powinien spełniać warunki określone w Instrukcji o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans Sp. z o.o. MKT-11.

7. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Toromistrz

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

8. WSPÓLNY ZAKRES OBOWIĄZKÓW PRACOWNIKÓW BOCZNICY

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

ROZDZIAŁ XI

BEZPIECZEŃSTWO

1. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO

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

2. PRACA MANEROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

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

3. DZIAŁANIA PODEJMOWANE WE WSPÓŁPRACY Z INNYMI ZARZĄDCAMI INFRASTRUKTURY.

1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy:

- 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:
 - a) Sekcja Eksploatacji w Kamieńcu Żąbkowickim:
- Naczelnik Sekcji tel. (+48) 600 084 730;
- 2) po stronie użytkownika bocznicy Kopalni Granitu w Strzelinie:
 - a) Kierownik Transportu na bocznicy tel. (+48) 691 944 744,
 - b) Kierownik Kopalni Granitu w Strzelinie (+48) 662 192 109.

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 Opolu:
- Dyspozytor Zakładowy – tel. (+48) 664 448 277;
 - b) po stronie użytkownika bocznicy Kopalni Granitu w Strzelinie:
- kierownik transportu na bocznicy tel. (+48) 691 944 744;
- 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) ze strony PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Opolu:
- Naczelnik Sekcji Eksploatacji Kamieniec Żąbkowicki, tel. (+48) 600 084 730
- Z-ca Naczelnika Sekcji Eksploatacji Kamieniec Żąbkowicki ds. inżynierii ruchu, Tel (+48) 606 891 443,
 - b) ze strony użytkownika bocznicy:
 - Kierownik Transportu na bocznicy tel. 691 944 744;
 - Kierownik kopalni Granitu w Strzelinie 662 192 109
- 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. 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.

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.

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 bocznice, który zauważył, że może dojść do zdarzenia kolejowego, oraz zdarzenia z ludźmi, powinien użyć wszelkich możliwych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.

- ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

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

- POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU

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

- ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU

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

- POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA

1. Powiadomiony o zdarzeniu nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia nadzorującego bocznice lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru, kierujący manewrami, prowadzący pojazd kolejowy powinien:
 - 1) zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu,
 - 2) zabezpieczyć miejsce zdarzenia,
 - 3) udzielić pierwszej pomocy rannym,
 - 4) przeciwdziałać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru,
 - 5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić ich do zatarcia,
 - 6) informować mistrza utrzymania ruchu mechanicznego lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru o fakcie i czasie przybycia na miejsce zdarzenia służb ratowniczych oraz ich rodzaju.
3. Nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie zawiadamia centrum powiadamiania ratunkowego (telefon alarmowy 112), podając w miarę możliwości informacje o:
 - 1) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - 2) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - 3) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi.
4. Po przybyciu na miejsce zdarzenia, nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową obejmuje kierownictwo a także:
 - 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającym pomocy poszkodowanym w zdarzeniu,
 - 2) sprawdza wykonanie przez kierującego manewrami czynności określone w pkt. 2,
 - 3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia,
 - 4) zabezpiecza dokumentację związaną z stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyn zdarzenia,
 - 5) współpracuje z przedstawicielami przewoźników.
5. Wykolejony tabor na torach bocznic nie wolno wkolejać do czasu przybycia komisji powypadkowej. Tabor wykolejony musi być poddany sprawdzeniu i pomiarom przez właściciela taboru, który po sprawdzeniu wyda dalsze dyspozycje.
6. Do czasu przeprowadzenia badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej, objętej miejscem wypadku z taboru 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 u kierownika transportu na bocznicy kopalni Granitu w Strzelinie.

b) Numery ważniejszych telefonów:

- | | |
|---|----------------|
| • Centrum Powiadamiania Ratunkowego | - 112 |
| • Pogotowie Ratunkowe nr alarmowy | - 999, |
| • Straż Pożarna nr alarmowy | - 998 1 |
| • Policja nr alarmowy | - 997, |
| • Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych | - 477 228 409, |
| • Specjalista ds. BHP | - 535 292 906, |
| • Kierownik transportu na bocznicy | - 691 944 744, |
| • Dyrektor ds. Eksploatacji MAJKOLTRANS | - 697 270 400, |
| • Dyspozytor zakładowy MAJKOLTRANS | - 691 815 999, |
| • Kierownik kopalni Granitu w Strzelinie | - 662 192 109 |

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 bocznicy i/lub rozjazd poprzez:

- c) Zawiadomienie o zamknięciu toru zainteresowanych pracowników bocznicy kolejowej i zakładu,
- d) Osygnalizowania zamkniętego toru zgodnie z obowiązującymi zasadami sygnalizacji określonymi w instrukcji MKT-1 o prowadzeniu ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicach kolejowych MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
- e) Przesławienia zwrotnic prowadzących na zamknięty tor w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomienia ich za pomocą zamka trzpieniowego,
- f) Jeżeli część zamkniętego toru będzie użytkowana, należy miejsce, do którego wolno dojechać, osygnalizować zgodnie z regulacjami wewnętrznymi użytkownika bocznicy,
- g) Otwarcie zamkniętego toru bocznicy, 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 bocznicy.

ROZDZIAŁ XII

WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

1. JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE WYZNACZONE DO WSPÓŁPRACY:

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

Lp.	Nazwa i adres Zarządcy	Nr telefonu	Uwagi
1	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych ul. Księcia Jana Dobrego 1 45 – 090 Opole	tel. (77) 554 13 40 fax (77) 554 14 69 iz.opole@plk-sa.pl	
2	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji Kamieniec Żąbkowicki. ul. Stacyjna 1 Kamieniec Żąbkowicki	tel. (74) 445 13 33 664 448 277	

- b) PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ

Lp.	Nazwa i adres Przewoźnika	Nr telefonu	Uwagi
1	2	3	4
1	PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI ul. Puławskiego 56 50 - 443 Wrocław	tel. (71) 717 78 09 fax. (71) 717 58 06 sekretariat.dolnoslaski@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			

Spis innych adresów i telefonów

1. Urząd Transportu Kolejowego w Warszawie Al. Jerozolimskie 134
- telefon nr - (22) 749 14 00,
2. Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy we Wrocławiu ul. Św. Antoniego 7
- telefon nr - (71) 720 76 30,
3. Dyspozytor PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych w Opolu
- telefon nr (77)445 13 33, telefon komórkowy nr - 664 448 277,
4. Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Kamieńcu Żąbkowskim
- telefon nr (74) 637 46 00, telefon komórkowy nr - 600 084 730,
5. PKP PLK S. A. Dyżurny ruchu stacji Strzelin nr - 717 172 253,
6. Kierownik Transportu na bocznicę MAJKOLTRANS Sp. z o.o. - 691 944 744,
7. Centrum Powiadamiania Ratunkowego - 112,
8. Pogotowie Ratunkowe nr alarmowy - 999,
9. Straż Pożarna nr alarmowy - 998,
10. Policja nr alarmowy - 997,
11. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych - 477 228 409,
12. Dyspozytor zakładowy MAJKOLTRANS Sp. z o.o. - 691 815 999,
13. Dyrektor Kopalni Granitu - 602 362 659,
14. Sztygar kopalni Granitu - 602 326 447,
15. Organizator PKP CARGO S.A. Kamieniec Żąbkowski - (71)717 76 88,
16. Zastępca Naczelnika ds. ruchowych Sekcji Eksploatacji w Kamieńcu Żąbkowskim
- telefon nr (74) 637 35 22, telefon komórkowy nr - 606 891 443

2. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW Z ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY STYCZNEJ.

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

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

4. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW:

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

ROZDZIAŁ XIII

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

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

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

2. SPOSÓB UDOSTĘPNIENIA REGULAMINU PRACOWNIKOM BOCZNICY KOLEJOWEJ.

1. Dla pracowników użytkownika bocznicę wykonujący w sposób bezpośredni pracę manewrową (ustawiacz, manewrowy, maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe ustawiacza użytkownika bocznicę), dostępny jest egzemplarz nr 4 u ustawiacza użytkownika bocznicę.
2. Dla pozostałych zainteresowanych pracowników bocznicę kolejowej Kopalni Granitu w Strzelinie egzemplarz nr 3 u kierownika transportu na bocznicę.
3. Dla przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę udostępniany jest egzemplarz w formie elektronicznej na stronie internetowej www.majkoltrans.pl w zakładce dokumenty.
4. Dla pracowników właściciela bocznicę ROXIT Polska Sp. z o.o. mających związek z pracą bocznicę Kopalni Granitu w Strzelinie, dostępny jest egzemplarz nr 7 znajdujący się w biurze Spółki.
5. Z postanowieniami niniejszego regulaminu powinni zapoznać się wszyscy pracownicy jak w punktach 1 - 4.
6. Fakt przyjęcia niniejszego regulaminu do wiadomości przez pracowników użytkownika bocznicę związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym na bocznicę, 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 bocznicę.
7. Fakt przyjęcia niniejszego regulaminu do wiadomości przez pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, przewoźnik kolejowy odnotowuje w dokumentacji szkoleniowej przewidzianej w procedurach i regulacjach wewnętrznych przewoźnika.

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 Opolu.
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
1	W związku z ujawnieniem w Regulaminie Pracy Boczniczy Kolejowej Kopalni Granitu w Strzelinie, oczywistych błędów pisarskich, w nawiązaniu do wezwania UTK nr WSWB.43.58.2024.KG, uzgodnienia PKP Polskich Linii Kolejowych w Opolu nr IZ05EP.603.20..2024.AK6, z dniem 2024-10-02 wprowadza się zmianę pierwszą na stronach 4, 7, 17, 19, 23, 24, 31, 32, 40, 46, 48 i planie schematycznym poprzez wymianę tych stron i wydruku planu schematycznego, zgodnie z zarządzeniem Zarządu Majkoltrans z dnia 2024-10-02.	2024-10-02	MAJKOLTRANS Sp. z o.o. z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych
2.	Wyeliminowanie błędów pisarskich, na str 8 w tabelce przy torze 101 w kolumnie 4 poprawić R=500 na R=190, na stronie 7 przy punkcie 2 na marginesie, dopisać symbol zmiany 1.	2024-10-09	MAJKOLTRANS Sp. z o.o. z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych
3	Włączenie załącznika 3 pn. Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na Boczniczy Kolejowej Kopalni Granitu w Strzelinie.	2026-04-08	MAJKOLTRANS Sp. z o.o. z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych
4	Ujednolicenia sposobu udostępnienia regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej na wszystkich bocznicach kolejowych obsługiwanych przez MAJKOLTRANS Sp. o.o. oraz zmiana nazwy właściciela boczniczy, na stronie 5 punkt 2.1.5 oraz na stronie 49 punkt 2 otrzymują nowe brzmienie zgodnie z zarządzeniem Zarządu MAJKOLTRANS Sp. z o.o. z dnia 2026-08-26	2026-08-26	MAJKOLTRANS Sp. z o.o. z upoważnienia Zarządu Eugeniusz Buda p.o. dyrektora d.s. technicznych

ROZDZIAŁ XV

ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

1. Wzór wykazu osób zapoznanych z treścią regulaminu,
2. Plan schematyczny bocznicy,