

VITERRA SILOS SP. Z O.O.
ul. Portowa 4; 82-300 Elbląg

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

VITERRA SILOS Sp. z o.o.
w ELBLĄGU

15.05.2023r.

NACZELNIK
Działu Eksploatacji i Infrastruktury
Pasażerskiej

Ryszard Orzół

Uzgodnił:

Viterra Silos sp. z o. o.

Mirosława Chmurkowska

Zatwierdził:

Viterra Silos sp. z o. o.

Adam Juron

Spis treści

§	Tytuł	Strona
Rozdział I. Postanowienia ogólne		6
1	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	6
2	Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowej	7
3	Zakres obowiązywania regulaminu	7
4	Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznic	7
5	Postanowienia ogólne dot. współużytkowników bocznic	7
6	Przeznaczenie bocznic kolejowej	7
7	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego	8
8	Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządców infrastruktury kolejowej z którymi bocznic kolejowa jest połączona lub od przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę	8
Rozdział II. Opis techniczny bocznic kolejowej		8
9	Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej z którą bocznic jest połączona	8
10	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	8
11	Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego	8
12	Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna ze wskazaniem pojemności oraz ich pochylenie podłużne	8
13	Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przedstawiania zwrotnic rozjazdów	10
14	Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania	10
15	Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic	10
16	Przyporządkowanie rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych	10
17	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	11
18	Kolejowe obiekty inżynieryjne	11
19	Przejazdy kolejowe i przejścia w poziomie szyn	11
20	Oświetlenie bocznic kolejowej	11
21	Punkty ładunkowe	11
22	Urządzenia ładunkowe	11
23	Wagi wagonowe	11
24	Bramy kolejowe	11

25	Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki	11
26	Lokalizacja budowli lub urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli	12
27	Sygnały, wskaźniki i tablice	12
28	Urządzenia i środki trakcyjne	12
29	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania	12
30	Środki łączności	12
ROZDZIAŁ III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona.		12
31	Zasady prowadzenia ruchu między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej z którymi bocznica kolejowa jest połączona	12
ROZDZIAŁ IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej		13
32	Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	13
33	Liczba obsług i czas ich wykonywania	14
34	Masa hamująca składów manewrowych	14
35	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	14
36	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	14
37	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej	14
38	Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica jest połączona	14
ROZDZIAŁ V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej		14
39	Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe	14
40	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej	14
41	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	14
42	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	14
43	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	15
44	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	15
45	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	15
46	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	15
47	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych	15
48	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką lub przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów	15
49	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	16

50	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	16
51	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	17
ROZDZIAŁ VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowych.		17
52	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	17
53	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	17
54	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic	18
55	Ważenie wagonów	18
56	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	18
57	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	19
ROZDZIAŁ VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.		20
58	Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym	20
59	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy	21
ROZDZIAŁ VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.		22
60	Przewóz towarów niebezpiecznych	22
ROZDZIAŁ IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.		22
61	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	22
ROZDZIAŁ X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicach (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicach).		23
62	Wymagania kwalifikacyjne pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicach	23
ROZDZIAŁ XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicach ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych).		24
63	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic	24

ROZDZIAŁ XII. Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.		24
64	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	24
ROZDZIAŁ XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.		26
65	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej z torami którego bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową	26
ROZDZIAŁ XIV. Postanowienia końcowe.		26
66	Rozdzielnik regulaminu	26
67	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu	26
68	Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania	26
69	Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	27
70	Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu	28
	Załącznik nr 1: Plan schematyczny bocznicy kolejowej	29

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 1 Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

Podstawą prawną jest wymóg posiadania regulaminu pracy określony w § 6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U.2015 poz.360 z późn.zm.) w związku z postanowieniami art. 19 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz.U.2021 poz.1984 z późn.zm.).

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej boczniczy:

- ✓ ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz.U.2021 poz.1984 z późn.zm.),
- ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U.2015 poz.360 z późn.zm.),
- ✓ ustawa Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. (Dz.U.2020 poz.8 z późn.zm.),
- ✓ rozporządzenie 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.2022 poz.2572 z późn.zm.),
- ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz.U.2021 poz.1320 z późn.zm.),
- ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U.2020 poz.1923 z późn.zm.),
- ✓ ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.2020 poz.2351 z późn.zm.),
- ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz.U.2020 poz.1247 z późn.zm.),
- ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U.2020 poz.1225 z późn.zm.),
- ✓ ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U.2020 poz.2057 z późn.zm.).

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

Celem opracowania niniejszego regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy oraz czynności związanych z wykonywaniem manewrów i prac na i wyładunkowych na boczniczy jak też zapewnienie utrzymania w należyłym stanie technicznym torów, rozjazdów, urządzeń na i wyładunkowych w warunkach normalnych, również podczas trudnych warunków atmosferycznych (zimowych) uwzględniających bezpieczeństwo:

- a. pracowników transportu kolejowego,
- b. innych osób znajdujących się w rejonie prac manewrowych oraz na i wyładunkowych,
- c. taboru kolejowego, innych środków transportu i urządzeń na i wyładunkowych na terenie boczniczy.

§ 2 Podstawy prawne eksploatacji boczniczy kolejowej.

Bocznicza **VITERRA SILOS SP. Z O.O. w Elblągu** jest bocznicą stacyjną stacji Elbląg Zdrój, odgałęzia się od ciągu bocznicowego torów Energa Kogeneracja w Elblągu od toru nr 402 rozjazdem nr 301 w km 0,305 ciągu bocznicowego.

Cały ciąg bocznicowy odgałęzia się od toru stacyjnego nr 21 rozjazdem nr 43 w km 4,391 linii 254 na stacji Elbląg Zdrój położonej na linii 254 Tropy – Braniewo i stanowi to kilometr 0,000 ciągu bocznicowego.

Podstawą eksploatacji boczniczy jest:

- Umowa Nr EKO/120/2014 z 1 czerwca 2014 r. zawarta pomiędzy Energa Kogeneracja Elbląg Spółka z o.o., a VITERRA SILOS Sp. z o.o.; 82-300 Elbląg; ul. Portowa 4,
- Umowa bocznicowa Nr CTPP -18/B/2020 z dnia 09.12.2020 zawarta z PKP CARGO S.A., a VITERRA SILOS sp. z o.o. ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg,
- Aneks nr 1 z dnia 23.08.2021 r. do umowy bocznicowej Nr CTPP-18/B/2020 zawartej z PKP CARGO S.A., a VITERRA SILOS sp. z o.o. ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg.

§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu.

Postanowienia regulaminu obowiązują:

- pracowników spółki VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu w zakresie czynności związanych z transportem kolejowym tj. nadzoru nad pracą manewrową, jak też odbiorem i przekazywaniem wagonów od i dla przewoźników,
- pracowników licencjonowanego przewoźnika dokonujących obsługi torów zdawczo -odbiorczych boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu.

stosownie do czynności wykonywanych dla użytkownika boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu.

§ 4 Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika boczniczy kolejowej.

Użytkownikiem boczniczy jest spółka VITERRA SILOS Sp. z o.o. z siedzibą w Elblągu ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg zwanym w skrócie VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu.

§ 5 Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników boczniczy kolejowej.

Użytkownik boczniczy nie udostępnia boczniczy innym współużytkownikom.

§ 6 Przeznaczenie boczniczy kolejowej.

Bocznicza VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu przeznaczona jest do przyjmowania wagonów ładownych i próżnych.

- a. całopociągowych,
- b. w grupach wagonowych,
- c. w pojedynczych wagonach.

§ 7 Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Firmy VITERRA SILOS sp. z o.o. w Elblągu:

- 1) Zasady i wymagania utrzymania nawierzchni kolejowej, budowli inżynierskich na bocznicach kolejowych użytkowanych przez VITERRA SILOS Sp. z o.o.
- 2) Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz sygnalizacji na bocznicach kolejowych użytkowanych przez VITERRA SILOS Sp. z o.o.
- 3) Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznicach kolejowych użytkowanych przez VITERRA SILOS Sp. z o.o., opracowana na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r.

§ 8 Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządców infrastruktury kolejowej z którymi bocznicą kolejowa jest połączona lub od przewoźników kolejowych obsługującego bocznicę.

Właściciel bocznic nie stosuje przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządców infrastruktury kolejowej z którymi bocznicą kolejowa jest połączona lub od przewoźników kolejowych obsługującego bocznicę

Rozdział II

Opis techniczny bocznic kolejowej

§ 9 Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicą jest połączona.

Bocznicą VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu jest bocznicą stacyjną, odgałęzia się: od ciągu bocznicowego torów Energa Kogeneracja w Elblągu od toru nr 402 rozjazdem nr 301 w km 0,305 ciągu bocznicowego. Cały ciąg bocznicowy odgałęzia się od toru stacyjnego nr 21 rozjazdem nr 43 w km. 4,391 linii 254 na stacji Elbląg Zdrój położonej na linii 254 Tropy – Braniewo i stanowi to kilometr 0,000 ciągu bocznicowego.

Stykiem pomiędzy infrastrukturą Energa Kogeneracja Sp. z o.o. i infrastrukturą użytkownika bocznic tj. początkiem bocznic i granicą utrzymania jest koniec rozjazdu nr 301 w km. 0,332

§ 10 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada,

Bocznicą stanowi jeden okrąg nastawczy bez posterunków ruchu.

§ 11 Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowany jest na torze nr 301 za rozjazdem nr 301 w kilometrze 0,340 kilometracji bocznic.

§ 12 Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna ze wskazaniem pojemności oraz ich pochylenie podłużne,

1. Układ torów bocznicowych.

Bocznicą stanowi jeden okrąg w następującym układzie:

- Tor nr 301 (zdawczo - odbiorczy) od rozjazdu nr 301 na długości 100 metrów położony jest na spadku 2,2‰, następnie na długości 126 m. tor położony jest w poziomie, następnie na długości 195 m. tor położony jest na spadku 0,25 ‰,
- Tor nr 302 (komunikacyjny) na całej długości położony jest w poziomie 0,00‰

- Tor nr 303 (komunikacyjny) od rozjazdu nr 302 na całej długości położony jest na spadku 1,5 ‰,
- Tor nr 304 (garażowy) na całej długości położony jest w poziomie 0,00‰,
- Tor nr 305 (ładunkowy) od rozjazdu nr 305 na całej długości położony jest w poziomie 0,00‰,
- Tor nr 306 (ładunkowy) na całej długości położony jest w poziomie 0,00‰,
- Tor nr 308 (postojowy) od rozjazdu nr 303 na długości 52 m. położony jest na spadku 1,5 ‰, dalej do kozła oporowego położony jest w poziomie 0,00‰.

2. Dla określenia długości ogólnej torów bocznicy pomiędzy charakterystycznymi ich punktami przyjęto oznaczenia:

PR – początek rozjazdu,

U – ukres rozjazdu,

KO – kozioł oporowy,

3. Długość ogólna torów bocznicy wynosi 1471,00 m.

4. Tory i rozjazdy bocznicy pobudowane są z szyn typu średniego S 42 o dopuszczalnym nacisku na szynę 196 kN/oś (20ton/oś).

5. Wykaz torów bocznicy.

Nr Toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach
		Od	Do	m	Od	Do	m	4-osio w
301	Zdawczo-odbiorczy - ładunkowy	PR 301	PR 302	297	U 301	U 302	192	12
302	Tor komunikacyjny	PR 302	PR 212	162	PR 302	U 212	162	10
303	Tor komunikacyjny	PR 302	PR 303	92	U 302	PR 303	64	4
304	Tor dojazdowy do garaż lok.	PR 305	KO	69	U 305	KO	28	1
305	Tor na i wyładunkowy	PR 305	PR 306	246	PR 305	PR 306	241	15
306	Tor na i wyładunkowy	PR 303	PR 307	315	U 304	U 307	258	16
308	Tor postojowy	PR 303	KO	156	U 303	KO	107	6

6. Pojemność torów bocznicy.

Maksymalna pojemność bocznicy wynosi 908 metrów.

Dla wykonania normalnej pracy manewrowej na bocznicy pojemność bocznicy określa się w ilości wagonów czteroosiowych i wynosi ona 46 wagonów czteroosiowych.

Ze względu na długość toru zdawczo - odbiorczego – 192 m, jednorazowo można postawić 12 wagonów przyjmując 16 m jako średnią długość wagonu towarowego.

Ze względu na charakter przystosowania placów i urządzeń służących do czynności ładunkowych oraz długości użytecznych, tory 305 i 306 należy podzielić na:

- tor nr 305 - magazyn zbożowy o pojemności 20 000,0 ton oraz plac na i wyładunkowy o długości frontu ładunkowego 150 m, o powierzchni 1500 m²,
- tor nr 306- plac na i wyładunkowy o powierzchni 700 m² wraz z koszem zasypowym.

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

Nr rozj, wykolejniczy	Typ rozjazdu	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania	Wyposażenie	Oświetlenie	Uzależnienie
42	Zwycz. S-42	W kierunku rozjazdu 101	Ręcznie przez drużynę manewrową	latarnia	nieoświetlona	Rozjazdy na terenie bocznicy VITERRA SILOS w Elblągu nie są uzależnione, klucze od zamka trzpieniowego założonego na rozjeździe nr 43 znajduje się na tablicy kluczy zapasowych u dyżurnego ruchu nastawni dysponującej Elbląg Zdrój
43	Zwycz. S-42	Rozjazd zamknięty w położeniu (-) na zamek trzpieniowy	Ręcznie przez drużynę manewrową	latarnia	nieoświetlona	
44	Zwycz. S-42	W kierunku toru 22	Ręcznie przez drużynę manewrową	latarnia	nieoświetlona	
101	Zwycz. S-42	Na tor 401	Ręcznie przez drużynę manewrową	latarnia	nieoświetlona	
102	Zwycz. S-42	na tor 101	Ręcznie przez drużynę manewrową	latarnia	nieoświetlona	
301	Zwycz. S-42	na tor 402	Ręcznie przez drużynę manewrową	latarnia	nieoświetlona	
302	Zwycz. S-42	na tor 303	Ręcznie przez drużynę manewrową	latarnia	nieoświetlona	
303	8a	na rozj. 304	Ręcznie przez drużynę manewrową	latarnia	nieoświetlona	
304	Zwycz. S-42	na tor 306	Ręcznie przez drużynę manewrową	latarnia	nieoświetlona	
305	Zwycz. S-42	na rozj. 304	Ręcznie przez drużynę manewrową	latarnia	nieoświetlona	

Wszystkie zwrotnice na terenie bocznicy są przestawiane ręcznie, przez pracowników drużyny manewrowej. Wskaźniki latarni na zwrotnicach są nieoświetlone lub są zastąpione metalowymi atrapami.

Po zakończeniu pracy manewrowej zwrotnice powinny być przełożone w położenie zasadnicze.

Utrzymanie i konserwacja rozjazdów na terenie bocznicy należy do właściciela bocznicy firmy **VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu**.

§ 14 Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.

Na torach bocznicy nie ma wykolejnic.

§ 15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Na terenie bocznicy zwrotnice nie są uzależnione.

§ 16 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Rozjazdy położone są w jednym okręgu nastawczym.

§ 17 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Na terenie bocznic nie ma urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

§ 18 Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznic nie występują kolejowe obiekty inżynieryjne.

§ 19 Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Na terenie bocznic VITERRA SILOS Sp. z o.o. nie ma przejazdów kolejowych.

§ 20 Oświetlenie bocznic kolejowej.

Oświetlenie elektryczne toru zdawczo-odbiorczego, oraz torów na i wyładunkowych umożliwia obsługę bocznic w porze nocnej (ciemnej) oraz zezwala na czynności ładunkowe całodobowo.

Na torach bocznic za prawidłowe działanie oświetlenia odpowiedzialny jest właściciel bocznic. W razie potrzeby, podczas wykonywania prac manewrowych oświetlenie włącza i wyłącza właściciel bocznic lub na jego polecenie wyznaczony pracownik.

§ 21 Punkty ładunkowe.

Na bocznic VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu znajdują się następujące punkty ładunkowe:

- tor nr 305 - magazyn zbożowy o pojemności 20000,0 ton oraz plac na i wyładunkowy o długości frontu ładunkowego 150 m, o powierzchni 1500 m²,
- tor nr 306 - plac na i wyładunkowy o powierzchni 700 m² wraz z koszem zasypowym.

§ 22 Urządzenia ładunkowe.

Urządzenia na i wyładunkowe na torach bocznic:

- kosz zasypowy kolejowy przy torze Nr 305 do mechanicznego wyładunku zboża z wagonów przystosowanych do oddolnego rozładunku,
- przenośniki ładunkowe do przenoszenia zboża z kosza zasypowego,
- załadunek zboża dokonuje się systemem rurowym lub ręcznie w przypadku załadunku worków ze zbożem.

§ 23 Wagi wagonowe.

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

§ 24 Bramy kolejowe.

Teren bocznic jest ogrodzony, na terenie bocznic znajduje się jedna brama wjazdowa w km 0,300 na torze nr 301.

Na bramie z obu stron umieszczone są tarcze D1 „Stój”, a w stanie otwartym brama jest zabezpieczona przed samoczynnym zamknięciem.

Zabezpieczenie przed samoczynnym zamknięciem skrzydeł bramy należy do właściciela bocznic lub wyznaczonego pracownika.

§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Na terenie bocznic brak jest skrajnika. Na terenie bocznic obowiązuje skrajnia taboru statyczna PN-70/K-02056.

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

Wszystkie budowle i urządzenia zlokalizowane na terenie bocznic usytuowane są z zachowaniem skrajni budowli.

§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice.

Na bocznicę stosowane są sygnały podawane ręcznie oraz wskaźniki zgodne z przepisami wewnętrznymi „Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz sygnalizacji na bocznicach kolejowych użytkowanych przez **VITERRA SILOS SP. Z O.O.**”

Tablice z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” znajdują się z prawej strony toru nr 301 (jak w § 11).

§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne.

1. Użytkownik bocznicę nie posiada własnych środków trakcyjnych.
2. Tor zdawczo-odbiorczy obsługuje licencjonowany przewoźnik.

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

Użytkownik bocznicę nie posiada własnego taboru kolejowego.

§ 30 Środki łączności.

Użytkownik bocznicę posiada łączność stacjonarną.

Numer telefonu do użytkownika bocznicę 55 234 20 55

Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Olsztynie 89 677 53 91

Dyżurny ruchu stacji Elbląg Zdrój 55 622 21 22

Wykaz telefonów alarmowych:

Policja 997 lub 112

Straż pożarna 999

Pogotowie ratunkowe . . 998

ROZDZIAŁ III

Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicę kolejowa jest połączona.

§ 31 Zasady prowadzenia ruchu między bocznicą kolejową a torami zarządcy infrastruktury kolejowej z którymi bocznicę kolejowa jest połączona.

1. Wjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z torów stacji Elbląg Zdrój na tor 301 zdawczo-odbiorczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. Elbląg odbywa się następująco:

1.1 Po przybyciu pociągu na stację Elbląg Zdrój, kierownik manewrów zgłasza dyżurnemu ruchu jazdę manewrową na bocznicę VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu i omawia plan pracy manewrowej, odzepia lokomotywę i po torze wolnym dokonuje obrotu składu i zajeżdża na skład wagonów, które przybyły pociągiem zdawczym. Po otrzymaniu na tarczy manewrowej sygnału „Jazda manewrowa dozwolona”, ciągnie przygotowany na bocznicę skład manewrowy na tor wyciągowy nr 18 lub torem nr 22 za rozjazd nr 44 – w zależności od tego, po którym torze odbywała się jazda na tor nr 18, odbywa się ona po rozjazdach: nr 40, 43, 44, - przekładanych ręcznie przez drużynę manewrową. Stan techniczny wymienionych rozjazdów przed każdą jazdą manewrową sprawdza kierownik manewrów (lub na jego polecenie manewrowy), tj. dokonuje zewnętrznych oględzin rozjazdów. Po zatrzymaniu się za rozjazdem nr 44, kierownik manewrów (lub na jego polecenie manewrowy), układa

drogę przebiegu na punkt zdawczo - odbiorczy na tor nr 301, przez rozjazdy nr 43 lub 44 i rozjazdy nr 42, 102, 301. Po przygotowaniu drogi przebiegu podaje stosowne sygnały do jazdy na tor nr 301. Wagony pozostawia na tym torze w miejscu oznaczonym jako punkt zdawczo-odbiorczy. W przypadku, gdy tor nr 301 jest zajęty należy w pierwszej kolejności dokonać zabrania wagonów z bocznic. Lokomotywa wraca torem nr 302 i 102.

2. Wyjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z toru zdawczo odbiorczego nr 301 na tory stacji Elbląg Zdrój odbywa się następująco:

2.1. Po dokonaniu obsługi bocznic i po upewnieniu się że nie ma przeszkód do jazdy po przygotowanej drodze przebiegu na tor nr 302 (komunikacyjny), kierownik manewrów (lub na jego polecenie manewrowy) podaje stosowne sygnały dla maszynisty na jazdę za rozjazd nr 302, następnie po zatrzymaniu składu manewrowego za rozjazdem 302, kierownik manewrów (lub na jego polecenie manewrowy), przekłada rozjazd 302 w kierunku toru nr 301, po tak przygotowanej drodze przebiegu spycha skład manewrowy na tor nr 301.

Następnie po przygotowaniu drogi przebiegu z toru 301, spycha skład manewrowy w kierunku posterunku zwrotniczego, uzgadniając jazdę manewrową z dyżurnym ruchu stacji Elbląg Zdrój i po otrzymaniu sygnału na tarczy manewrowej „Jazda manewrowa dozwolona”, spycha skład manewrowy na tory 1, 2 lub 3 w zależności od potrzeb i sytuacji ruchowej na stacji i przyległych szlakach.

3. Manewry na torach bocznic.

W przypadku potrzeby dokonania manewrów na terenie bocznic:

3.1. Gdy jazdy manewrowe mają odbyć się w granicach toru nr 301, kierownik manewrów po uzgodnieniu z przedstawicielem użytkownika bocznic wg jego wskazań z zachowaniem warunków bezpieczeństwa podaje sygnały na uruchomienie manewrów wykonując jazdy w celu odpowiedniego ustawienia wagonów,

3.2. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy licencjonowanego przewoźnika, układa drogę przebiegu dla każdej zamierzonej jazdy manewrowej.

4. **Przed zamierzonym wjazdem** na tor zdawczo-odbiorczy bocznic, drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika zobowiązana jest do powiadomienia użytkownika bocznic o obsłudze bocznic VITERRA SILOS Sp. z o.o. z wyjątkiem jazd licencjonowanego przewoźnika odbywających się wg uzgodnionego planu obsługi.

5. **Zasadniczo obsługa torów zdawczo-odbiorczych odbywa się ze stacji Elbląg Zdrój przez rozjazdy nr 40, 42, 43, 44, przy wykorzystaniu toru wyciągowego nr 18.**

ROZDZIAŁ IV

Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej

§ 32 Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

Podstawianie składów manewrowych na bocznicę dokonuje się na podstawie dwustronnej umowy na obsługę zawartych pomiędzy licencjonowanym przewoźnikiem a użytkownikiem bocznic.

Z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo-odbiorczego nr 301 o długości 192 metry jednorazowo na bocznicę można podstawić 12 wagonów czteroosiowych.

Przy podstawianiu wagonów należy uwzględnić długość użyteczną określoną w § 12 punkt 6.

§ 33 Liczba obsług i czas ich wykonywania.

Zgodnie z planem obsługi licencjonowany przewoźnik planowo dokonuje obsługi 1 raz na dobę w godz. 8⁰⁰ - 9⁰⁰.

Obsługa bocznic może się odbywać w każdej porze dnia po uzgodnieniu obsługi z licencjonowanym przewoźnikiem.

§ 34 Masa hamująca składów manewrowych.

Dla składów manewrowych z czynnym hamulcem zespolonym należy przyjąć dla drogi hamowania 400 m i prędkości do 10 km/h – 6 % dla wymaganej masy hamującej. Składy nie muszą być połączone na hamulec zespolony, lecz ilość wagonów bez czynnego hamulca zespolonego w jednej grupie nie może być większa niż 10 wagonów czteroosiowych.

§ 35 Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Tory i rozjazdy boczniczy zbudowane są z szyn typu średniego S 42 o dopuszczalnym nacisku na szynę 196 kN/oś (20ton/oś).

§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Na tory boczniczy zabroniony jest wjazd lokomotyw elektrycznych, oraz tych lokomotyw, których nacisk na oś przekracza 196 kN/oś (20 ton/oś).

§37 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy kolejowej.

Ruch lokomotyw licencjonowanych przewoźników kolejowych po torach boczniczy może się odbywać.

§ 38 Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza kolejowa jest połączona.

Użytkownik boczniczy nie posiada własnego środka trakcyjnego.

ROZDZIAŁ V

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

§ 39 Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe.

Tory boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu stanowią jeden rejon manewrowy.

§ 40 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej.

Prędkość jazdy po torach boczniczy nie może przekraczać:

- po torach boczniczy podczas ciągnięcia - 10 km/h,
- podczas spychania wagonów - 5 km/h,
- podczas dojazdu na punkty ładunkowe - 3 km/h.

§ 41 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Wagony podczas manewrowania mogą być ciągnięte lub spychane.

Podstawianie wagonów można wykonywać wyłącznie metodą odstawczą.

Praca manewrowa systemem odrzutu na wszystkich torach boczniczy jest zabroniona.

§ 42 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.

Wagony na bocznicę powinny być ciągnięte, lokomotywa powinna znajdować się na początku składu manewrowego.

§ 43 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

Sprzęganie i rozprzęganie taboru z pojazdem trakcyjnym dozwolone jest tylko na postoju.

Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia.

Wejście pracownika drużyny manewrowej pomiędzy tabor lub wyjście może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.

Sygnal na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spod taboru.

§ 44 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

Obsadę czynnej lokomotywy licencjonowanego przewoźnika i jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznice.

§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

Obsadę drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika i jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznice.

§ 46 Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Przed wjazdem składu manewrowego na przejazdy wewnątrzzakładowe określone w § 19 kierujący manewrami zatrzymuje skład manewrowy przed przejazdem, następnie upewnia się czy zbliżające pojazdy drogowe i piesi zatrzymali się. Po upewnieniu się o zatrzymaniu się pojazdów drogowych bądź pieszych podaje sygnał manewrowy zezwalając na jazdę przez przejazd.

Podczas manewrowania taborem przez przejazdy wewnątrzzakładowe nie należy pozostawiać taboru na przejeździe.

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

Ze względu na maksymalne pochylenie torów do 2,0 ‰ oraz długość toru zdawczo – odbiorczego nr 301 w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych dozwolone jest przetaczanie do 12 wagonów.

§ 48 Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką lub przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

Przetaczanie ręczne wagonów stosuje się w razie awarii środków trakcyjnych do przestawiania wagonów przy placu na i wyładunkowym i w innych przypadkach, jeżeli użycie środka trakcyjnego jest niemożliwe lub nieuzasadnione. Praca manewrowa wykonywana siłą ludzką w zakresie ograniczonym do najniezbędniejszych potrzeb może odbywać się na torach bocznic pod osobistym nadzorem uprawnionego pracownika z przestrzeganiem następujących zasad:

- pracowników zatrudnionych doraźnie przy przetaczaniu wagonów należy uprzednio pouczyć o sposobie przetaczania i zachowania niezbędnych warunków ostrożności,
- przetaczać można pojedyncze wagony, przy przetaczaniu wagonów siłą ludzką pracownicy nie powinni znajdować się ani przed ani za wagonem,
- przy przetaczaniu wagonów 2-osiowych na każdą oś należy wyznaczyć minimum 2-ch robotników,
- przy wagonach 4-ro osiowych po 3-ech robotników na 2-ie osie,
- wzdłuż torów bocznic powinna być zachowana wolna przestrzeń o szerokości 2 metrów od zewnętrznej główki szyn. W obrębie tej przestrzeni nie wolno porzucać lub pozostawiać żadnych przedmiotów, które mogą utrudniać swobodne chodzenie pracownikom zatrudnionym przy pracy manewrowej.

Warunki przetaczania wagonów pojazdem drogowym.

Praca manewrowa wykonywana pojazdem drogowym w zakresie ograniczonym do najniezbędniejszych potrzeb może odbywać się po torach bocznic pod osobistym nadzorem uprawnionego pracownika z przestrzeganiem następujących zasad:

- przy przetaczaniu pojazdem drogowym, pojazd drogowy powinien znajdować się na zewnątrz toru,

- łańcuch lub lina powinny mieć długość co najmniej 2,5 m., przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia wagonu,
- kierowca ciągnika nie może jednocześnie wykonywać czynności kierującego manewrami lub manewrowego,
- nie wolno uderzać w stojący tabor w celu jego unieruchomienia,
- w czasie przetaczania wagonu bez hamulca ręcznego przed wagonem powinien iść pracownik z płożą hamulcową, aby w każdej chwili zatrzymać wagon.
- w czasie przetaczania wagonu z hamulcem ręcznym należy go obsadzić wówczas nie jest wymagane poprzedzenie go przez pracownika z płożą hamulcową.

Prędkość przetaczanych wagonów nie może przekraczać 3 km/h i powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany. Nie należy przetaczać wagonów w/w sposobami w przypadku pochylenia lub spadku toru powyżej 2,5 ‰. Pchanie lub ciągnięcie wagonu za zderzaki jest zabronione.

§ 49 Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.

Dlajazd manewrowych podczas obsługi toru zdawczo-odbiorczego przez licencjonowanego przewoźnika oraz innych jazd manewrowych drogi przebiegu przygotowuje drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika według § 31 niniejszego regulaminu.

Przygotowanie dróg przebiegu polega na przełożeniu zwrotnic rozjazdów w zamierzonym kierunku i sprawdzeniu czy nie ma przeszkód do jazdy.

Sprawdzenie, czy nie ma przeszkód do wykonania zamierzonej jazdy manewrowej po torze należy do drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika.

§ 50 Gospodarka płożami hamulcowymi i ich użytkowanie.

Za właściwe odczowanie płożów hamulcowych i całościową gospodarkę nimi odpowiada właściciel bocznic lub wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu.

Płoży hamulcowe są oznaczone z jednej strony symbolem VS-Eb, a numerem kolejnym z drugiej strony.

Za właściwe użytkowanie płożów hamulcowych odpowiedzialny jest kierujący manewrami. Nie wolno używać płożów uszkodzonych.

Na terenie bocznicy stosuje się płoży hamulcowe typu PL1 malowane na kolor czerwony.

Płoży hamulcowe nieużyte do zabezpieczenia wagonów, po zakończeniu pracy manewrowej należy składować zgodnie z paragrafem 51.

Zabrania się wywożenia płożów hamulcowych poza teren bocznicy,

W przypadku zauważenia uszkodzonych płożów hamulcowych kierujący manewrami obowiązany jest przekazać je wyznaczonemu pracownikowi bocznicy i żądać wydania w zamian nowych. Za stan techniczny odpowiedzialny jest pracownik administracyjny użytkownika bocznicy.

§ 51 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika.

Polega ono połączeniu wszystkich wagonów łączami śrubowymi oraz na zahamowaniu wagonów skrajnych hamulcem ręcznym wagonów lub podłożeniu pod koła wagonów skrajnych płożów hamulcowych.

Bocznica posiada 8 płóz hamulcowe rozmieszczone są następująco:

- na lokomotywie spalinowej bocznicy płozy hamulcowe sztuk 2,
- na koziółku przy torze zdawczo – odbiorczym płozy hamulcowe sztuk 2,
- na koziółku ustawionym przy torze nr 306 na wysokości zsypu sztuk 2,
- na koziółku przy ukresie rozjazdu nr 304 na międzytorzu płozy hamulcowe sztuk 2.

Płozy hamulcowe należy zakładać na szynę w taki sposób, aby jedna z warg przylegała ściśle do główki szyny od strony wewnętrznej, natomiast podeszwa płoza objęła w całości główkę szyny.

Płozów nie wolno zakładać w następujących miejscach:

- a) bezpośrednio przed i na złączach szyn,
- b) na zewnętrznym toku szynowym, gdy tor znajduje się w łuku,
- c) tuż przed przejazdem i na przejeździe,
- d) na szynie spłaszczonej lub ze spływami.

Zabrania się wywożenia i wynoszenia płozów hamulcowych poza teren bocznicy.

Płozy hamulcowe są oznaczone z jednej strony symbolem literowym nazwy bocznicy, a numerem kolejnym z drugiej strony.

ROZDZIAŁ VI

Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.

§ 52 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

Przed planową obsługą kierujący manewrami porozumiewa się z przedstawicielem użytkownika bocznicy w celu ustalenia kolejności wagonów podstawianych na tor zdawczo - odbiorczy.

Kierujący manewrami po zakończeniu podstawiania wagonów dla użytkownika bocznicy przekazuje wagony.

Przekazanie wagonów i ustalenie wykonania koniecznych jazd manewrowych dla potrzeb użytkownika bocznicy następuje po dojechaniu lokomotywy do wagonów przeznaczonych do zabrania.

§ 53 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Podczas obsługi punktu zdawczo-odbiorczego drogi przebiegu przygotowuje drużyna manewrowa przewoźnika sprawdzając prawidłowość ustawienia zwrotnic oraz czy nie ma przeszkód do wykonania zamierzonych jazd manewrowych.

Czynności manewrowe związane z podstawieniem i zabraniem wagonów (łączenie, rozłączanie) jak też zabezpieczenie przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami określonymi w § 51 wykonuje drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika.

§ 54 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy.

Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z toru zdawczo - odbiorczego drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika powiadamia pracowników użytkownika bocznicy.

Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:

- 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych,
- 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
- 3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- 4) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykołowanie taboru,
- 5) sprawdzić czy przy torach ładunkowych nie znajduje się jakiś ładunek w skrajni taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości conajmniej:
 - a) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt. b),
 - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuźceń, kamienie, ziarna itp.),
- 6) upewnić się, że wagony stojące na torze zdawczo - odbiorczym są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

Sprawdzenia wymienione w ppkt 3), 4), 5) i 6) powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

W czasie wykonywania manewrów drzwi wagonów powinny być zamknięte, a części ruchome zabezpieczone przed możliwością wypadnięcia.

§ 55 Ważenie wagonów.

Użytkownik boczniczy nie posiada wagi wagonowej.

§ 56 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

1. Przygotowanie boczniczy do pracy w warunkach zimowych należy do obowiązków użytkownika boczniczy.
2. Przed okresem zimowym tj. do 15 listopada w wyznaczonym miejscu winny być zgromadzone następujące materiały i sprzęt:
 - smar zimowy do smarowania rozjazdów,
 - łopaty, miotły, skrobaczki i szczotki do czyszczenia rozjazdów,
 - piasek do posypywania dróg dojsćia i międzytorzy,
 - sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać.

W/w materiały powinny być utrzymane w ciągłej gotowości do użytku. Obowiązuje zakaz używania soli do rozmrażania rozjazdów i części rozjazdowych.

3. Użytkownik boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.
4. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na boczniczy a związani z pracą transportu kolejowego i obsługą urządzeń rozładunkowych powinni być zaznajomieni z obsługą sprzętu służącego do usuwania skutków zimy.
5. Kierującym akcją zimową w zakresie utrzymania przejezdności torów boczniczy jest wyznaczony pracownik boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu.
6. Przed przystąpieniem do pracy manewrowej pracownicy zatrudnieni przy manewrach oprócz wykonywania normalnych czynności powinni sprawdzić czy:

- ✓ miejsca śliskie i niebezpieczne zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracy manewrowej, oraz czy nie ma innych przeszkód stwarzających niebezpieczeństwo poruszania się pracowników i przetaczanego taboru,
- ✓ manewry nie będą zagrażać pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu przeszkód zimowych,
- ✓ sygnały, wskaźniki i tablice ostrzegawcze będą widoczne dla pracowników wykonujących manewry.

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

1. Wstęp na teren bocznicy jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.
2. Pracownik wykonujący czynności na bocznicy powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie bocznicy i wykonywania swych obowiązków. Każdy pracownik zatrudniony na bocznicy powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie.
3. Zabrania się pracownikom bocznicy:
 - chodzenia po torach i rozjazdach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
 - przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
 - chodzenia pomiędzy taborem i rampą,
 - przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
 - zbliżania się w skrajnię będących w ruchu wagonów,
 - zatrzymywania się na przejazdach przez tory oraz stawiania nóg na główkach szyn lub na podkładach,
 - przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru, gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10 metrów,
 - przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami, jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 metrów,
 - wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
 - jazdy na taborze podczas manewrów na torach bocznicy,
 - przechodzenia w zasięgu pracy urządzeń rozładunkowych podczas załadunku lub rozładunku wagonów,
 - w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
 - chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.
4. Wchodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor.
5. Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą prostopadle do osi toru.
6. Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.
7. Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej:
 - a) podczas jazdy na taborze nie wolno:
 - wychylać się poza skrajnię taboru,

- zajmować miejsca na pochwach zderzakowych, sprzęgach, na ścianach bocznych i czołowych węglarek lub platform, dachach wagonów lub na szczycie ładunku,
 - stać bez trzymania na brzegu pomostu oraz jechać stojąc jednocześnie na stopniach dwóch sąsiednich wagonów,
 - jechać na stopniach wagonu od strony ramp, ogrodzeń oraz bram,
 - przebywać na stopniach bocznych lokomotywy.
- b) przy przetaczaniu wagonów na torach bocznic należy:
- przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe zażądać przerwania tych czynności i zabezpieczyć ładunki znajdujące się w wagonach przed uszkodzeniami, które mogą powstać podczas manewrów,
 - zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i wózków,
 - sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - sprawdzić czy na torze nie ma sprzętu ładunkowego, ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykołowanie,
 - sprawdzić czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie obsunie się w czasie jazdy.

ROZDZIAŁ VII

Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

§ 58 Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

1. Przekazywanie przez licencjonowanego przewoźnika wagonów ładownych i próżnych przeznaczonych dla bocznic VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu odbywa się na torze zdawczo – odbiorczym nr 301.
 2. Ze strony licencjonowanego przewoźnika wagony przekazuje kierownik manewrów drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznic, a ze strony bocznic wagony przyjmuje upoważniony pracownik użytkownika bocznic.
 3. Wagony przekazywane są przez licencjonowanego przewoźnika za wykazem zdawczym - R 25 lub R 26 sporządzonym przez pracownika licencjonowanego przewoźnika na stacji Elbląg Zdrój w trzech egzemplarzach. W wykazach muszą być zamieszczone pełne numery przekazywanych wagonów. Po dokonaniu przekazania wagonów jeden egzemplarz wykazu otrzymuje przedstawiciel bocznic.
 4. Obowiązkiem przedstawiciela użytkownika bocznic odbierającego, przyjmującego wagony - przesyłki jest sprawdzenie stanu przesyłki i wagonów.
- W szczególności należy zwrócić uwagę na:
- uszkodzenia lub naruszenia przesyłek,
 - czy wagony są prawidłowo załadowane,
 - czy nieaktualne napisy i nalepki zostały usunięte,
 - zgodność numerów wagonów z wykazem zdawczym R25 lub R26,
 - stan techniczny podstawionych wagonów i ich wyposażenie (luźne części wagonowe),
 - stan nadwozi przyjmowanych wagonów zarówno ładownych jak próżnych w celu stwierdzenia ewentualnych uszkodzeń i usterek.
5. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości, braki, uszkodzenia wagonów należy odnotować w wykazie zdawczym R25 lub R26

w rubryce „uwagi” potwierdzając zapis podpisem zdającego i przyjmującego na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego.

6. Przy przekazywaniu przesyłek celnych winna być umieszczona adnotacja w wykazach zdawczych R25 lub R26 o następującej treści: „Przesyłka do oclenia - rozładunek tylko w obecności funkcjonariusza celnego”.
7. W razie stwierdzenia uszkodzenia wagonu przedstawiciel boczniccy żąda komisyjnego ustalenia stanu przesyłki z przedstawicielem licencjonowanego przewoźnika oraz sporządzenia odpowiedniego protokołu z ustalenia stanu przesyłki, którego kopię otrzymuje przedstawiciel boczniccy.
8. Wszystkie wagony ładowne, które powinny przybyć na bocznicę plombowane plombami nadawcy, a przybyłe bez plomb, z plombami nieczytelnymi lub zmienionymi, np. plombami stacji pośrednich, powinny być otwarte komisyjnie celem sprawdzenia przesyłki. Wynik sprawdzenia należy potwierdzić protokolarnie.
9. Obowiązek odnotowywania w R25 lub R26 usterek stanu technicznego wagonów jest związany z odpowiedzialnością użytkownika boczniccy, z której wynika, że wszelkie usterki, z którymi wagony próżne i ładowne przybyły na bocznicę, a które nie zostały odpisane w wykazie R 25 lub R26 obciążają użytkownika boczniccy.
10. W przypadku niestawienia się upoważnionego pracownika użytkownika boczniccy na punkcie zdawczo - odbiorczym w czasie wyznaczonym na obsługę celem przyjęcia podstawionych przez licencjonowanego przewoźnika wagonów - przesyłek, przedstawiciel licencjonowanego przewoźnika odnotowuje w wykazie zdawczym R 25 lub R26 nieobecność przedstawiciela boczniccy i pozostawia wagony na torze zdawczo - odbiorczym. W takim przypadku przy jakichkolwiek nieprawidłowościach przy podstawionych wagonach użytkownik boczniccy nie może wnosić roszczeń w stosunku do licencjonowanego przewoźnika.
11. Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla boczniccy oraz po podpisaniu wykazu zdawczego R 25 lub R 26 przez przedstawiciela licencjonowanego przewoźnika i przedstawiciela użytkownika boczniccy, za stan wagonów odpowiada użytkownik boczniccy.
12. Listy przewozowe na wagony przybyłe na bocznicę odbiera od licencjonowanego przewoźnika upoważniony pracownik użytkownika boczniccy.

§ 59 Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy.

1. Przekazywanie wagonów gotowych do zabrania przez licencjonowanego przewoźnika próżnych i ładownych odbywa się na torze zdawczo - odbiorczym nr 301.
2. Ze strony użytkownika boczniccy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony licencjonowanego przewoźnika wagony przyjmuje kierownik manewrów drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika dokonującej obsługi boczniccy.
3. Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie wykazu R27 lub R28 - „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania” sporządzonego przez przedstawiciela użytkownika boczniccy.
4. Sporządzone zawiadomienie R27 lub R28 wyznaczony pracownik użytkownika boczniccy doręcza wraz z dokumentami przewozowymi dla licencjonowanego przewoźnika.
5. Pracownik ten potwierdza odbiór zawiadomienia wpisując na wszystkich egzemplarzach R27 lub R28 datę i godzinę doręczenia i podpisując się.

6. Przyjmujący wagony ze strony licencjonowanego przewoźnika kierownik manewrów obowiązany jest dopilnować, aby wagony przekazywane przewoźnikowi były przygotowane w następujący sposób:
 - wagony próżne w należyłym stanie,
 - wagony ładowne prawidłowo załadowane,
 - nieaktualne napisy i nalepki usunięte przez pracowników użytkownika bocznic,
 - części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
 - numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadanym zawiadomieniem R27 lub R28.
7. Wszelkie usterki i nieprawidłowości powinny być odnotowane na wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia i podpisane przez obie strony, tj. zdającego i przyjmującego. Jeden egzemplarz pozostaje dla bocznic, dwa zabiera pracownik licencjonowanego przewoźnika.

ROZDZIAŁ VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

§ 60 Przewóz towarów niebezpiecznych.

Użytkownik bocznic VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu nie otrzymuje, jak również nie nadaje towarów zaliczanych zgodnie z Regulaminem RID i Załącznikiem nr 2 do umowy SMGS do towarów niebezpiecznych.

ROZDZIAŁ IX

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

§ 61 Nadzór nad stanem technicznym.

1. Diagnostyka, konserwacja rozjazdów, obchód torów na bocznic pod względem przydatności do eksploatacji należy do Właściciela Bocznic VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu.
2. Do prac związanych z całościowym utrzymaniem bocznic należącym do użytkownika bocznic wchodzi:
 - konserwacja,
 - przeglądy bieżące,
 - remonty średnie,
 - remonty kapitalne nawierzchni i podtorza.
3. Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:
 - czyszczenie żłobków na przejazdach,
 - usuwanie śniegu i lodu z torów,
4. Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń należy:
 - wymiana pojedynczych złącz,
 - podnoszenie osiadłego toru,
 - odwodnienie toru,
 - odchwaszczenie,
 - wymiana podkładów,
 - utrzymanie przejazdów,
5. Ponadto do prac bieżącego utrzymania należy również konserwacja i naprawa sygnału na kozłach oporowych.

Remonty średnie jako kompleksowe powinny być wykonywane w takim zakresie, aby w ciągu 2-6 lat zależnie od typu: nawierzchni stalowej, rodzaju podsypki, obciążenia toru i rodzaju trakcji nie wymagały innych robót z wyjątkiem remontów bieżących.

Remonty kapitalne polegają na całkowitej wymianie części składowych nawierzchni lub niektórych jej elementów.

Przynajmniej raz w roku użytkownik bocznic dokona badania (przez upoważnione osoby) stanu technicznego torów bocznic zgodnie z Art. 62 Prawa Budowlanego.

Podczas wykonywania robót na bocznicach związanych z utrzymaniem torów i rozjazdów należy przestrzegać następujących postanowień:

- a) roboty mogą być wykonywane tylko przez upoważnionych i odpowiednio przygotowanych pracowników,
 - b) jeżeli roboty mają być wykonywane bez naruszenia ciągłości ruchu, zatrudnieni przy tych robotach pracownicy muszą być przepisowo zabezpieczeni w sposób określony przepisem wewnętrznym oraz nadzorowani przez specjalnego pracownika z odpowiednimi kwalifikacjami,
 - c) jeżeli roboty mają być wykonywane przy zamkniętym torze, odcinek toru lub tor objęty robotami powinien być osygnalizowany zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych tj. z obu stron miejsca robót powinna znajdować się tarcza zatrzymania "D1",
 - d) przed przystąpieniem do robót drogowych użytkownik bocznic powiadamia PKP PLK SA - Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie licencjonowanego przewoźnika obsługującego bocznicę celem poinformowania drużyn manewrowych o zakresie wykonywanych prac, przewidywanym terminie ich zakończenia oraz o wynikających z tego tytułu obostrzeniach.
6. Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.

ROZDZIAŁ X

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

§ 62 Wymagania kwalifikacyjne pracowników transportu kolejowego.

Pracownicy związani z transportem kolejowym na bocznicach i wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego na stanowiskach:

- maszynisty,
- ustawiacza,
- manewrowego,
- toromistrza lub dróżnika obchodowego,

winni spełniać warunki 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. z 2022 r. poz. 2572).

ROZDZIAŁ XI

Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego boczniczy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na boczniczy ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych).

§ 63 Obowiązki pracowników transportu kolejowego.

Pracownicy użytkownika boczniczy związani z pracą transportu kolejowego boczniczy wykonujący czynności ładunkowe przy wagonach winni znać treść postanowień tego regulaminu oraz zastosować się do postanowień związanych z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa podczas prowadzenia pracy manewrowej.

Pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego:

1. maszynista pojazdu spalinowego,
2. ustawiacz,
3. manewrowy,

winni zapoznać się dowodnie z treścią niniejszego regulaminu oraz posiadać odnotowaną autoryzację dotyczącą boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu.

Toromistrz (dróżnik obchodowy) zatrudniony przez właściciela boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu wykonuje obowiązki w następującym zakresie:

- a) dokonuje obchodu torów i oględzin rozjazdów zgodnie i instrukcją utrzymania infrastruktury kolejowej,
- b) wykonuje konserwacje i przeglądy bieżące torów,
- c) smaruje części trące, dokręca śruby i wkręty, czyści żłobki przejazdów,
- d) utrzymuje na bieżąco tory i rozjazdy, nadzorując prace wykonywane przez podległych pracowników,
- e) odnotowuje wykonane czynności w stosownej dokumentacji.

ROZDZIAŁ XII

Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.

§ 64 Postępowanie w razie wypadku.

1. Przez wypadek kolejowy rozumie się zdarzenie polegające na zderzeniu, najechaniu, wykolejeniu lub starciu pojazdów kolejowych. Wypadkiem kolejowym jest także kolizja pojazdu kolejowego z pojazdem drogowym.

2. Incydent kolejowy - niezamierzone zdarzenie inne niż wypadek kolejowy, związane z ruchem pojazdu kolejowego i mające wpływ na bezpieczeństwo jego ruchu.

a. Do wypadków i wydarzeń wynikających z eksploatacji boczniczy w szczególności zalicza się:

- zderzenie taboru z taborem powodujące wykolejenie lub uszkodzenie taboru,
- wykolejenie taboru,
- uszkodzenie taboru spowodowane starciem lub zderzeniem,
- pożar taboru,
- wypadki na przejazdach i przejściach związane z ruchem taboru,
- wszystkie wypadki z pracownikami boczniczy, licencjonowanego przewoźnika lub osobami postronnymi związane z ruchem taboru.

b. W razie zaistnienia wypadku lub wydarzenia na terenie boczniczy z:

- pracownikami zarządcy infrastruktury lub przewoźnika,
- pracownikami boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu,
- osobami postronnymi,

- taborem,
 - pojazdami kołowymi na przejazdach, przejściach i placach ładunkowych powstałego w związku z wykonywaniem pracy manewrowej należy przerwać wykonywanie pracy manewrowej i niezwłocznie powiadomić kierownictwo użytkownika boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu.
- c. Niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia użytkownik boczniczy jest obowiązany:
- a) zorganizować pierwszą pomoc poszkodowanym w wypadku lub wydarzeniu,
 - b) zabezpieczyć miejsce wypadku, wydarzenia,
 - c) powiadomić:
 - dyżurnego ruchu stacji Elbląg Zdrój,
 - dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie,
 - dyspozytora Północnego Zakładu Spółki w Gdyni.
5. Użytkownik boczniczy jest obowiązany pisemnie zawiadomić o wypadku właściwe dla miejsca wypadku następujące podmioty:
- 1) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
 - 2) O zaistniałym wydarzeniu kolejowym na boczniczy użytkownik boczniczy jest zobowiązany poinformować terenowy Oddział UTK w Gdańsku na e-mail: utko5@utk.gov.pl, telefonicznie na telefon nr 58 6704620, przesyłając skan zawiadomienia o wypadku, treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej. Ponadto użytkownik boczniczy o wypadkach ciężkich z ludźmi powiadamia terenową jednostkę Policji, natomiast przy zaistnieniu wypadku śmiertelnego powiadamia Prokuratora Rejonowego oraz Państwową Inspekcję Pracy,
 - 3) prokuraturę rejonową,
 - 4) komendę Policji,
 - 5) właściwego terenowo komenda miejskiej lub powiatowej Państwowej Straży Pożarnej oraz innych ustalonych adresatów.
6. W przypadku wypadku z ludźmi w pierwszej kolejności, jeżeli jest to konieczne należy powiadomić pogotowie ratunkowe, a następnie jednostki ratownicze.
7. Użytkownik boczniczy wydaje zarządzenia mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa, zarządza udzielanie pierwszej pomocy poszkodowanemu i zabezpieczenie śladów wypadku oraz zgłasza o wypadku Kierownictwu.
8. Tryb postępowania i prace jakie należy wykonać po zaistnieniu wypadku zawiera Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369).
9. Apteczki pierwszej pomocy znajdują się w pomieszczeniu Kierownika boczniczy, powinna być wyposażona w niezbędne środki opatrunkowe.
10. Zadaniem komisji kolejowej prowadzącej postępowanie w sprawach zdarzeń jest ustalenie: okoliczności zdarzenia, przyczyn zdarzenia oraz wypracowanie wniosków zapobiegawczych.
11. Skład komisji kolejowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.
12. Przewodniczącym komisji kolejowej jest przedstawiciel użytkownika boczniczy.
13. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia komisji kolejowej nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia i

zdrowia osób poszkodowanych w zdarzeniu lub mające na celu uniknięcie np. katastrofy ekologicznej.

15. Sprawy prowadzenia dochodzeń w związku ze zdarzeniem na boczniczy reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369).

ROZDZIAŁ XIII

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

§ 65 Wykaz adresów i numerów telefonów do zarządcy PKP PLK S.A.

Dyspozytura PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie .. 89-677 22 14
Naczelnik PLK S.A. Sekcji Eksploatacji Olsztyn 89-677 53 91
Dyżurny ruchu nastawni dysponującej stacji Elbląg Zdrój 55-622 21 22

ROZDZIAŁ XIV

Postanowienia końcowe.

§ 66 Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin sporządzono w 6 jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- ✓ VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu cztery egzemplarze
- ✓ PKP PLK S.A. dwa egzemplarze

§ 67 Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

Regulamin zawiera 29 stron i 1 załącznik.

Regulamin powinien być utrzymywany na bieżąco w stanie aktualnym przez użytkownika boczniczy.

Wszelkie zmiany i poprawki do niniejszego regulaminu wymagają pisemnych uzgodnień z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Olsztynie.

§ 68 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

Pracownicy:

- użytkownika boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. w Elblągu,
- licencjonowanego przewoźnika

muszą być przeszkoleni dowodnie ze znajomości postanowień niniejszego regulaminu.

**Plan Schematyczny
boczniczy kolejowej
VITERRA SILOS
Elbląg Sp. z o.o.**