



VITERRA SILOS Sp. z o.o.

ul. Portowa 4

82-300 Elbląg

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW

Do użytku służbowego

Egz. Nr

Baborów, 2022 r.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
VITERRA SILOS SP. Z O.O. - BABORÓW

UZGODNIONO:

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach

1208E1, 603, 30. 2022, 22

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Tarnowskich Górach
42-600 Tarnowskie Góry, ul. Nakielska 3
- 61 -

Z-CA DYREKTORA ZAKŁADU
ds. eksploatacyjnych

Mariusz Lach

dnia 25. 10 2022 r.

ważny od dnia _____ 2022 r.

ZATWIERDZONO:

Viterra Silos sp. z o.o.
Miroslawa Chmurkowska

dnia _____ 2022 r.

Viterra Silos sp. z o.o.
Adam Turoń

Regulamin sporządzono w 6 jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera 47 stron

Spis działek Regulaminu

| | |
|---|-----------|
| I. Postanowienia ogólne..... | 7 |
| 1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu..... | 7 |
| 2. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej..... | 8 |
| 3. Zakres obowiązywania regulaminu..... | 8 |
| 4. Użytkownik bocznic kolejowej..... | 8 |
| 5. Współużytkownicy bocznic kolejowej..... | 8 |
| 6. Przeznaczenie bocznic kolejowej..... | 9 |
| 7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych..... | 9 |
| 8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę..... | 9 |
| II. Opis techniczny bocznic kolejowej..... | 10 |
| 1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona..... | 10 |
| 2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada..... | 10 |
| 3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego..... | 10 |
| 4. Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od - do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne..... | 11 |
| 5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przedstawiania zwrotnic rozjazdów..... | 12 |
| 6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania..... | 13 |
| 7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic..... | 13 |
| 8. Urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym..... | 13 |
| 9. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych..... | 13 |
| 10. Kolejowe obiekty inżynieryjne..... | 14 |
| 11. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn..... | 14 |
| 12. Oświetlenie bocznic kolejowej..... | 14 |
| 13. Punkty ładunkowe..... | 14 |
| 14. Urządzenia ładunkowe..... | 14 |
| 15. Wagi wagonowe..... | 14 |
| 16. Bramy kolejowe..... | 14 |
| 17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki..... | 15 |
| 18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli..... | 15 |
| 19. Sygnały, wskaźniki i tablice..... | 15 |
| 20. Urządzenia i środki trakcyjne..... | 16 |
| 21. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania..... | 16 |
| 22. Środki łączności..... | 16 |

| | |
|---|-----------|
| III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej. | 17 |
| IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej. | 18 |
| 1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową. | 18 |
| 2. Liczba obsług i czas ich wykonywania. | 18 |
| 3. Masa hamująca składów manewrowych. | 18 |
| 4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę. | 18 |
| 5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych. | 18 |
| 6. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po bocznicy. | 19 |
| 7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej. | 19 |
| 8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona. | 19 |
| V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej. | 20 |
| 1. Podział bocznicy kolejowej na rejon manewrowe i zasady pracy manewrowej w tych rejonach. | 20 |
| 2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy. | 20 |
| 3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej. | 21 |
| 4. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw. | 21 |
| 5. Miejsce znajdowania się lokomotywy w składzie manewrowym. | 22 |
| 6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie. | 22 |
| 7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie. | 22 |
| 8. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. | 22 |
| 9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych. | 22 |
| 10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów. | 23 |
| 11. Gospodarka płozami hamulcowymi. | 23 |
| 12. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem. | 24 |
| 13. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów. | 25 |
| VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej. | 26 |
| 1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej. | 26 |
| 2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej. | 26 |
| 3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy. | 26 |
| 4. Ważenie wagonów. | 27 |
| 5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych. | 27 |
| 6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych. | 28 |

| | |
|---|-----------|
| VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego..... | 31 |
| 1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym..... | 31 |
| 2. Przekazywanie wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy..... | 31 |
| VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych..... | 32 |
| 1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej..... | 32 |
| 2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej..... | 32 |
| 3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych..... | 32 |
| 4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego..... | 32 |
| IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego..... | 33 |
| X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznic (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznic)..... | 35 |
| XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznic ruchem kolejowym)..... | 38 |
| XII. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taboru kolejowym..... | 41 |
| XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową..... | 42 |
| XIV. Postanowienia końcowe..... | 43 |
| 1. Rozdzielnik regulaminu..... | 43 |
| 2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu..... | 43 |
| 3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania..... | 44 |
| XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu..... | 47 |

Załączniki:

- Plan schematyczny bocznic kolejowej

| Skróty stosowane w Regulaminie | |
|--|---|
| Skrót | Znaczenie |
| Viterra Silos, Spółka | Viterra Silos Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością ul. Portowa 4 82-300 Elbląg |
| PKP PLK S.A. | PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna |
| Bocznicza | Bocznicza kolejowa Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW |
| Przewoźnik | Licencjonowany przewoźnik kolejowy |
| Kierownik | Kierownik Elewatora Baborów |
| Przewodniczący komisji kolejowej | Przewodniczący komisji kolejowej na boczniczy Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW |
| Regulamin, Regulamin pracy boczniczy kolejowej | Regulamin pracy boczniczy kolejowej Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW |
| UTK | Urząd Transportu Kolejowego |
| pojazd trakcyjny | lokomotywa przewoźnika kolejowego lub pojazd trakcyjny użytkownika boczniczy kolejowej Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW |
| prowadzący pojazd trakcyjny | maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej |

I. Postanowienia ogólne.

1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

1.1. 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.).

1.2. Regulamin pracy boczniczy kolejowej opracowany został na podstawie:

- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.),
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 8),
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015r. poz. 360 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz.369),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1923).

1.3. Celem opracowania regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy manewrowej na boczniczy kolejowej. Regulamin pracy boczniczy kolejowej obejmuje postanowienia regulujące prawidłowe i bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na terenie boczniczy. Regulamin przedstawia warunki miejscowe (lokalne) panujące na boczniczy oraz ich wpływ na bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu pracy manewrowej.

2. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej.

2.1. Bocznicę posiada świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych:

| Nr świadectwa | Wyrób | Data wydania |
|---------------------|---|---------------|
| B/2006/1831/BK/0647 | tor kolejowy z szyn typu S42 | 15.11.2006 r. |
| B/2006/1832/BK/0647 | tor kolejowy z szyn typu S49 | 15.11.2006 r. |
| B/2006/1836/BK/0647 | rozjazd zwyczajny Rz typu S49-190-1:9 | 15.11.2006 r. |
| B/2006/1834/BK/0647 | rozjazd krzyżowy podwójny Rkpd typu S49-190-1:9 | 15.11.2006 r. |
| T/2005/1692 | pojazd szynowo-drogowy typu Mercedes Unimog (Unimog U 1600) | 6.10.2005 r. |

2.2. Podstawą prawną eksploatacji bocznic jest tytuł prawny użytkownika wieczystego działek, na których położona jest bocznicę oraz umowa dzierżawy.

2.3. Bocznicę stanowi infrastrukturę prywatną.

3. Zakres obowiązywania regulaminu.

3.1. Regulamin obejmuje w swym zakresie sprawy techniczno – ruchowe, ogólnoeksploatacyjne, bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie bocznic, utrzymania, konserwacji torów i rozjazdów, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz inne wynikające z warunków miejscowych.

3.2. Postanowienia Regulaminu pracy bocznic kolejowej obowiązują:

- pracowników bocznic kolejowej, których praca związana jest z ruchem kolejowym,
- przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznic kolejowej,
- pracowników podmiotów gospodarczych zajmujących się diagnostyką i utrzymaniem bocznic kolejowej oraz pojazdów kolejowych użytkownika bocznic,
- innych pracowników wykonujących czynności na terenie bocznic.

4. Użytkownik bocznic kolejowej.

Użytkownikiem bocznic jest: Viterra Silos Sp. z o.o.

Adres siedziby użytkownika bocznic : 82-300 Elbląg, ul. Portowa 4.

Adres bocznic : 48-120 Baborów, ul. Opawska 23/25.

tel. 664 192 967

5. Współużytkownicy bocznic kolejowej.

Bocznicę nie posiada współużytkowników.

6. Przeznaczenie bocznicy kolejowej.

Bocznica kolejowa przeznaczona jest do przyjmowania i nadawania składów wagonowych związanych z działalnością Spółki.

7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.

| Lp. | Tytuł |
|-----|--|
| 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. |
| 4 | Instrukcja dla prowadzącego pojazdy trakcyjne |
| 5 | Instrukcja o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych |

8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.

Na bocznicach kolejowych nie stosuje się przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznice.

II. Opis techniczny bocznic kolejowej.

1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.

- 1.1. Bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW jest bocznicą stacyjną.
- 1.2. Bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW jest styczna z siecią Zarządcy Infrastruktury PKP PLK S.A.
- 1.3. Bocznic odgałęzia się w stacji Baborów, od toru nr 7 rozjazdem zwyczajnym nr 301, w km 0,842 linii kolejowej nr 325 Baborów – Pilszcz.
- 1.4. Początek bocznic oraz granicę utrzymania stanowi koniec wykolejnic Wk301 (w km 0,046 toru nr 300).

2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

- 2.1. Bocznic nie posiada okręgów nastawczych i posterunków ruchu.
- 2.2. Rozjazd nr 301 odgałęziający tor dojazdowy do bocznic jest nastawiany ręcznie przez ustawiacza (lub kierownika pociągu) przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo – odbiorczy bocznic stanowią tory nr 301 i 302.

4. Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od - do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne.

4.1. Wykaz torów

| Nr toru | Nazwa i przeznaczenie toru | Długość toru | | | | | | | | | Pojemność użyteczna w wag. czteroosiowych |
|---|----------------------------|-------------------|----------------|------------------|-------------------|----------------|-----------------|-----------|-------|--------|---|
| | | Ogólna | | | Budowlana | | | Użyteczna | | | |
| | | od | do | metrów | od | do | metrów | od | do | metrów | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 300 | dojazdowy | PR301 gr. utr. | ŚR302 ŚR302 | 109,95 64,35* | KR301 gr. utr. | KR302 KR302 | 65,23 47,73* | Wk301 | UR302 | 31,00 | - |
| 301 | zdawczo - odbiorczy | ŚR302 | PR304 | 372,25 | KR302 | KR304 | 328,50 | UR302 | UR304 | 289,73 | 18 |
| 301a | objazdowy | PR304 | KO | 60,94 | PR304 | KO | 60,94 | PR304 | Z1 | 50,94 | - |
| 302 | zdawczo - odbiorczy | ŚR302 | PR304 | 373,13 | KR302 | KR304 | 329,37 | UR302 | UR304 | 289,73 | 18 |
| 303 | ładunkowy | ŚR302 | PR305 | 354,74 | KR303 | KR305 | 283,85 | UR303 | UR305 | 228,86 | - |
| 303a | wyciągowy | PR305 | KO | 44,26 | PR305 | KO | 44,26 | PR305 | Z1 | 34,26 | - |
| 304 | komunikacyjny | PR303 | PR306 | 273,86 | KR303 | KR306 | 219,58 | UR303 | UR306 | 179,12 | - |
| 305 | trakcyjny | PR305 | KO | 119,19 | KR305 KR306 | PR306 KO | 22,00 42,91 | UR306 | Z1 | 22,91 | - |
| Oznaczenia: PR – początek rozjazdu; KR – koniec rozjazdu; UR - zakres rozjazdu; KO- kozioł oporowy; Wk - wykolejnica ; Z1 - sygnał Z1; ŚR - środek rozjazdu krzyżowego | | | | | | | | | | | |
| * - część toru położona na bocznicach | | | | | | | | | | | |
| Za średnią długość wagonu czteroosiowego przyjęto: 16 m | | | | | | | | | | | |

4.2. Tory bocznicowe zbudowane są z szyn typu S42 i S49.

4.3. Pochylenia podłużne torów

| Nr toru | Pochylenie w promilach | | | Długość [m] | W kierunku | Uwagi |
|---------|------------------------|--------|-------------|-------------|------------|-------|
| | spadek | poziom | wzniesienie | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 300 | | | 0,06 | 64 | R302 | |
| 301 | | 0,0 | | 372 | | |
| 301a | | 0,0 | | 61 | | |
| 302 | | 0,0 | | 373 | | |
| 303 | | 0,0 | | 355 | | |
| 303a | | 0,0 | | 44 | | |
| 304 | | 0,0 | | 274 | | |
| 305 | | 0,0 | | 119 | | |

Oznaczenia: R - rozjazd, KO - kozioł oporowy

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

5.1. Wykaz zwrotnic.

| Nr zwrotnicy | Rodzaj i typ rozjazdu | Zasadnicze położenie zwrotnicy | Sposób przestawiania | Oświetlenie zwrotnicy | UWAGI |
|--------------|-----------------------|--------------------------------|----------------------|-----------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 301 | RZP S42-205-1:9, S | na T7a | ręcznie | nie | odgałęziający na bocznicy, w utrzymaniu PKP PLK S.A. |
| 302 | RKPD S49-190-1:9, S | na T300 na T301 | ręcznie | nie | kierunek: ab kierunek: cd |
| 303 | RZP S49-190-1:9, S | na T303 | ręcznie | nie | |
| 304 | RZP S49-190-1:9, S | na T301 | ręcznie | nie | |
| 305 | RZL S49-190-1:9, S | na T303 | ręcznie | nie | |
| 306 | RZP S49-190-1:9, S | na T304 | ręcznie | nie | |

Oznaczenia: T – tor, R – rozjazd, Z - zwyczajny, KPD - krzyżowy podwójny, L – lewy, P – prawy, H – hakowe (rodzaj zamknięcia), S – suwakowe (rodzaj zamknięcia)

5.2. Oględziny i utrzymanie rozjazdów w czystości.

Utrzymanie wszystkich rozjazdów (ujętych w tabeli w pkt. 5.1) w czystości należy do obowiązków wyznaczonych pracowników podmiotu zewnętrznego działającego na zlecenie użytkownika bocznicy (za wyjątkiem rozjazdu nr 301). Oględziny

i badania techniczne rozjazdów 302-306 wykonywane są przez osoby posiadające wymagane kwalifikacje na podstawie zawartej z użytkownikiem bocznicy umowy. Oględziny, badania techniczne i konserwacja rozjazdu nr 301 należy do obowiązków uprawnionych pracowników PKP PLK S.A.

6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania

6.1. Wykaz wykolejnic.

| Nr wykolejnicy | Zasadnicze położenie | Sposób przestawiania | Oświetlenie wykolejnicy | UWAGI |
|------------------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Wk301* | nałożona na szynę toru nr 300 | ręcznie | nie | klucz od wykolejnicy znajduje się na nastawni dysponującej „RA” stacji Racibórz |
| Oznaczenia: Wk – wykolejnica | | | | |

* - Wykolejnica jest obsługiwana przez kierownika manewrów przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

6.2. Utrzymanie wykolejnicy należy do obowiązków upoważnionych pracowników PKP PLK S.A.

7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Na bocznicy Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW nie występują uzależnienia zwrotnic rozjazdów od wykolejnic. Wyjątek stanowi uzależnienie rozjazdu 301 z wykolejnicą Wk301. Klucz od rozjazdu 301 znajduje się w zamku wykolejnicy Wk301. Natomiast klucz od wykolejnicy Wk301 pobierany jest za pokwitowaniem od dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „RA” stacji Racibórz.

8. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Na bocznicy Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW, oprócz wykolejnicy Wk301, nie występują inne urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

9. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Bocznicza nie posiada okręgów nastawczych dlatego nie przyporządkowuje się do nich zwrotnic rozjazdów i wykolejnic. Zwrotnice na terenie bocznicy nastawiane są ręcznie przez ustawiacza pełniącego jednocześnie funkcję kierownika manewrów (lub na jego polecenie przez manewrowego).

10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na bocznicy nie występują obiekty inżynieryjne.

11. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Na bocznicy nie występują przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

12. Oświetlenie bocznic kolejowej.

12.1. Teren całej bocznicy w porze nocnej (ciemnej) oświetlony jest elektrycznie.

12.2. Punkty świetlne znajdują się na słupach i masztach oświetleniowych rozmieszczonych na terenie bocznicy oraz na budynkach zakładowych i innych obiektach przemysłowych.

12.3. Oświetlenie zewnętrzne bocznicy składa się z 26 punktów oświetleniowych rozmieszczonych wzdłuż torów 301a, 301, 303, 303a.

12.4. Oświetlenie sterowane jest wyłącznikiem lokalnym. Wyłącznik oświetlenia bocznicy obsługuje wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy.

12.5. Nadzór nad stanem i prawidłowym oświetleniem bocznicy sprawuje wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy.

13. Punkty ładunkowe.

Wykaz punktów ładunkowych:

| Lp. | Nazwa | Lokalizacja - przy torze nr | Przeznaczenie magazynu | Długość frontu ładunkowego |
|-----|--------------|-----------------------------|--|----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | kosz zsypowy | 303 | załadunek i wyładunek materiałów sypkich | 2 wagony czteroosiowe |

14. Urządzenia ładunkowe.

Na bocznicy do prowadzenia czynności ładunkowych używany jest kosz zsypowy.

15. Wagi wagonowe.

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

16. Bramy kolejowe.

1. Bocznica posiada dwie bramy kolejowe (wjazdowe) usytuowane w torach nr 303 i 304 w km -0,119.
2. Bramy w położeniu zasadniczym są zamknięte.
3. Skrzydła bram wyposażone są w urządzenia zabezpieczające je przed samoczynnym niekontrolowanym zamknięciem w czasie jazdy taboru kolejowego.
4. Bramy oznakowane są z obu stron sygnałami Z1 „Stój”.

5. Wyznaczony przez Kierownika pracownik użytkownika bocznic, powiadomiony przez niego o obsłudze bocznic ma obowiązek:
 - 1) pobrać klucz,
 - 2) otworzyć bramę,
 - 3) zabezpieczyć bramę przed samoczynnym zamknięciem,
 - 4) po zakończeniu jazdy manewrowej, zamknąć bramę,
 - 5) klucz od bramy zdeponować w wyznaczonym miejscu.
6. Na bocznic znajdują się także:
 - 1) dwie bramy wjazdowe punktu ładunkowego usytuowane w torze nr 303 w km -0,264 i -0,288 bocznic),
 - 2) brama wjazdowa do lokomotywowni (w km 0,108 toru nr 305).Wszystkie bramy są osygnalizowane sygnałami Z1 „Stój”.

17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

1. Na terenie bocznic obowiązuje skrajnia budowli:
 - wysokość: 4 850 mm,
 - szerokość: 2 200 mm.
2. Na terenie bocznic obowiązuje skrajnia taboru:
 - wysokość: 4 280 mm,
 - szerokość: 1 575 mm.
3. Bocznic kolejowa nie posiada zabudowanych skrajników.

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

1. Wykaz miejsc na bocznic, przy których nie jest zachowana skrajnia budowli:
 - 1) kosz zsykowy na wysokości 4550 mm w osi toru nr 303;
 - 2) brama wjazdowa do lokomotywowni (w km 0,108 toru nr 305).
2. Miejsca, gdzie nie jest zachowana skrajnia budowli są oznakowane namalowanymi ukośnymi pasami żółto-czarnymi.

19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

1. Sygnały:
 - Z 1 „Stój” na zakończeniu torów z prawej strony przed kozłami oporowymi (na wysokości początku „zasyпки piaskowej”);
 - Z 1 „Stój” na bramach kolejowych;
 - Z 1wk „Stój, wykolejnica na torze” oraz Z 2wk „Wykolejnica zdjęta z toru” - na latarni wykolejnic Wk301.Sygnały te są nieoświetlone.
2. Wskaźniki:
 - W 17 „Wskaźniki ukresu” w międzytorzu, przy każdym rozjeździe (wyznaczając miejsce dokąd wolno zająć tor taboru);
 - Wskaźniki zwrotnicowe (Wz 1; Wz 2; Wz 3): na latarniach zwrotnicowych wszystkich rozjazdów zwyczajnych;

- Wskaźniki zwrotnicowe (Wz 5; Wz 6; Wz 7; Wz 8): na latarni zwrotnicowej rozjazdu krzyżowego.

Wskaźniki te są nieoświetlone.

3. Bocznicą nie posiada semaforów i tarcz manewrowych.

20. Urządzenia i środki trakcyjne.

Na terenie bocznic do prowadzenia prac manewrowych wykorzystywany jest pojazd szynowo-drogowy typu Mercedes Unimog (Unimog U 1600).

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

Użytkownik bocznic, oprócz pojazdu wskazanego w pkt. 20, nie eksploatuje własnego taboru kolejowego.

22. Środki łączności

1. Użytkownik bocznic do porozumiewania się z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. wykorzystuje łączność telefoniczną - ogólnoadministracyjną.
Numer telefonu użytkownika bocznic (Kierownik): 664 192 967.
2. Bocznicą nie posiada własnej łączności radiotelefonicznej.
3. Porozumiewanie się drużyny manewrowej opiera się zasadniczo o sygnały ręczne i dźwiękowe.
4. Dopuszcza się radiołączność manewrową przewoźnika dokonującego obsługi bocznic, pomiędzy maszynistą lokomotywy manewrowej, a kierownikiem manewrów.

III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.

1. Obsługa bocznicy dokonywana jest zgodnie z regulaminem technicznym stacji Racibórz.
2. Dyżurny ruchu nastawni dysponującej „RA” stacji Racibórz po otrzymaniu od upoważnionego pracownika użytkownika bocznicy (Kierownika) informacji o planowanej obsłudze, przekazuje klucz od wykolejnicy Wk301 oraz rozjazdów nr 43, 7a, 7b, 8cd upoważnionemu pracownikowi przewoźnika lub uprawnionemu pracownikowi użytkownika bocznicy.
3. Po dokonaniu obsługi bocznicy uprawniony pracownik przewoźnika zobowiązany jest niezwłocznie przekazać otrzymane klucze do obsługi bocznicy dyżurnemu ruchu stacji Racibórz nastawni dysponującej „RA”.
4. Po wjeździe na bocznicę w czasie prowadzonych prac załadunkowych, po rozwiązaniu drogi przebiegu, w razie potrzeby realizacji innych jazd po linii nr 177 Racibórz - Głębczyce klucze od Wk 301, zwrotnic rozjazdów nr 43, 7a, 7b, 8cd powinny być zwrócone dyżurnemu ruchu nastawni „RA” stacji Racibórz.
5. Konieczność obsługi bocznicy jest zgłaszana przez upoważnionego pracownika użytkownika bocznicy.
6. Drużyna manewrowa omawia prace z dyżurnym ruchu. Jazda pociągu do obsługi bocznicy ze stacji Racibórz odbywa się na zasadach dla jazdy do kilometra na szlaku z postojem i z powrotem.
7. Drużyna manewrowa zgłasza drogą radiową przybycie na bocznicę oraz gotowość do powrotu z bocznicy. Jazda na i z bocznicy jest możliwa dopiero po uzyskaniu zgody od dyżurnego ruchu stacji Racibórz.
8. Nie przewiduje się przyjmowania większej liczby składów na bocznicę niż jeden.
9. Spisania składu trakcji manewrowej przeznaczonej do zabrania z bocznicy dokonuje upoważniony pracownik przewoźnika. Przeprowadzenie próby hamulca zespolonego dokonuje uprawniony pracownik przewoźnika.
10. Gotowość do odjazdu z bocznicy, maszynista lokomotywy przewoźnika zgłasza Kierownikowi bocznicy, po upewnieniu się, że wszystkie czynności przy przygotowaniu składu manewrowego do wyjazdu z bocznicy zostały zakończone. Za prawidłowe osygnalizowanie, przeprowadzoną próbę hamulca odpowiada uprawniony pracownik przewoźnika.
11. Kierujący manewrami odpowiada za prawidłowy stan techniczny, usunięcie płozów hamulcowych oraz zwolnienie hamulców postojowych i prawidłowe przygotowanie do drogi taboru przed jego wyjazdem z bocznicy.

IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.

1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową.

1. Przewoźnik kolejowy obsługuje tory bocznicy wg planu obsługi ustalonego i uzgodnionego z użytkownikiem bocznicy.
2. Podstawiania i zabierania wagonów dokonują uprawnieni pracownicy przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.
3. Podstawianie wagonów na bocznice Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW odbywa się trakcją pchaną, a zabieranie trakcją ciągnioną.

2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

1. Bocznica Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW jest obsługiwana operatywnie według potrzeb jej użytkownika.
2. W przypadku wystąpienia przeszkód technicznych do obsługi bocznicy, osoba odpowiedzialna za przyjmowanie składu na bocznice i uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice ustalają czas następnej obsługi bocznicy.
3. Bocznica może być obsługiwana całodobowo.
4. Obsługa bocznicy dokonywana jest w godzinach, porach i dniach tygodnia ustalonych pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i użytkownikiem bocznicy.

3. Masa hamująca składów manewrowych.

Procent wymaganej masy hamującej przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z bocznicy wynosi 25 % przy stosowaniu hamulców zespolonych lub 29 % przy stosowaniu hamulców ręcznych.

4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 221kN/oś (22,5 ton/oś).

5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

1. Na teren bocznicy mogą wjeżdżać tylko pojazdy kolejowe posiadające ważne dokumenty zezwalające na ich eksploatację.
2. Do obsługi bocznicy można używać tylko spalinowych pojazdów trakcyjnych (z uwagi na brak elektrycznej sieci trakcyjnej).
3. Po torach bocznicy mogą kursować wszystkie rodzaje wagonów bez ograniczeń (z zachowaniem obowiązującej na bocznicy skrajni taboru).

6. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po bocznicy

Nie ma ograniczeń odnośnie dopuszczalnego rozstawu osi skrajnych wagonów dopuszczonych do kursowania po torach bocznicy, pod warunkiem nieprzekroczenia dopuszczalnego na bocznicy nacisku osi na szynę.

7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.

1. Wjazd taboru na tory bocznicy jest dopuszczony po uzgodnieniu z Kierownikiem bocznicy.
2. Lokomotywy przewoźników kolejowych mogą poruszać się po wszystkich torach bocznicy.

8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza kolejowa jest połączona.

Zabrania się wjazdu lokomotywy użytkownika bocznicy na tory zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. (poza granicę utrzymania).

V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach kolejowych.

1. Podział bocznic kolejowych na rejony manewrowe i zasady pracy manewrowej w tych rejonach.

Tory bocznic stanowią jeden rejon manewrowy, na którym obowiązują zasady pracy manewrowej:

- praca manewrowa wykonywana jest jednym pojazdem trakcyjnym;
- wykonywanie manewrów jednocześnie dwoma (lub więcej) pojazdami trakcyjnymi jest zabronione;
- kierowanie manewrami należy wyłącznie do obowiązków kierownika manewrów;
- wykonywanie manewrów i zaprzestanie ich zarządza każdorazowo kierownik manewrów;
- bezpośrednią koordynację i nadzór nad pracą manewrową sprawuje wyznaczony pracownik użytkownika bocznic (Kierownik);
- do obowiązków kierownika manewrów należy zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem jak również usuwanie płozów hamulcowych w przypadku zabierania wagonów z bocznic;
- odrzucanie wagonów jest zabronione;
- podczas pracy manewrowej kierownik manewrów znajduje się po stronie prowadzącego pojazd trakcyjny, a podczas jazdy na łuku - po jego wewnętrznej stronie. Podczas spychania składu kierownik manewrów zawsze musi zajmować miejsce na czołowym spychanym wagonie lub poprzedzać go idąc obok toru pieszo i obserwując drogę przebiegu – w przypadku wystąpienia zagrożenia podaje sygnał Rm 4 „Stój”;
- podczas pracy manewrowej zasadniczo obowiązuje porozumiewanie się przy użyciu sygnałów ręcznych i dźwiękowych.

2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic

Prędkość jazd manewrowych po torach bocznic nie może przekraczać 20 km/h.

W następujących przypadkach należy ją ograniczyć:

- podczas jazdy trakcją manewrową pchaną - do 10 km/h
- podczas jazdy składu manewrowego pojazdami kolejowymi naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym - do 5 km/h,
- przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru lub kołtów oporowych - do 3 km/h,
- podczas jazdy po torze obok którego pracują ludzie - do 3 km/h,
- w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, utrudnionej widoczności (np. mgła, zamieć śnieżna, burza) - do 3 km/h,
- przy przejeżdżaniu obok miejsc gdzie nie jest zachowana skrajnia budowli - do 3 km/h.

3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Na boczniczy Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW pracę manewrową wolno wykonywać tylko sposobem odstawczym. Odrzucanie i grawitacyjne staczanie wagonów na torach boczniczy jest zabronione.

4. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

1. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej.
2. Rozłączanie sprzęgów hamulcowych jak również zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonane tylko po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów.
3. Tabor przetaczany powinien być sprzęgnięty ze sobą i pojazdem trakcyjnym wykonującym manewry.
4. Przy łączeniu wagonów na sprzęgi powietrzne najpierw należy założyć na hak sprzęg ciągowy i odpowiednio skrócić, po czym połączyć sprzęgi hamulcowe, dopiero potem otworzyć kurki powietrzne. Przy rozłączaniu wagonów czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego.
5. Sprzęgi śrubowe nieużyte do sprzęgania taboru powinny być zawieszane tak aby nie zwisały niżej niż 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego).
6. Przy rozłączaniu sprzęgów hamulcowych należy uprzednio zamknąć ich zawory.
7. Przy sprzęganiu wagonów należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu wagonowego. Pałąk sprzęgu należy trzymać w dolnej części przy nakrętce przestrzegając przy tym, aby palce znajdowały się po wewnętrznej stronie pałąka. Zarzucanie pałąka sprzęgu na hak wagonu łączonego powinno być dokonane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałąka sprzęgu z haka należy dokonać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby upuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzęgającego wagony.
8. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu pojazdów wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spośród sprzęganego/rozprzęganego taboru.
9. Pracownik nie powinien być dłużej między wagonami, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.

5. Miejsce znajdowania się lokomotywy w składzie manewrowym

W czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa musi znajdować się na skraju składu. Umieszczenie czynnej lokomotywy między przetaczanymi wagonami (pojazdami kolejowymi) w czasie manewrów jest zabronione.

6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

1. Obsadę i wyposażenie drużyny trakcyjnej przewoźnika ustala przewoźnik obsługujący bocznice.
2. Na bocznicach Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW dopuszcza się obsługę w jednoosobowym składzie drużyny trakcyjnej: tylko maszynista (w przypadku drużyny trakcyjnej przewoźnika kolejowego) lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej (w przypadku drużyny trakcyjnej użytkownika bocznic).

7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

1. Obsadę drużyny manewrowej przewoźnika ustala przewoźnik obsługujący bocznice.
2. Drużyna manewrowa składa się z ustawiacza (lub kierownika pociągu) pełniącego funkcję kierownika manewrów i manewrowych.
3. Na bocznicach Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW dopuszcza się jednoosobowy skład drużyny manewrowej. Stanowi ją wówczas sam kierownik manewrów z uprawnieniami ustawiacza (bądź kierownika pociągu).
4. Pracownicy drużyny manewrowej zatrudnieni przy manewrach podczas wykonywania pracy winni posiadać:
 - chorągiewkę sygnałową, a w porze nocnej (ciemnej) sprawną latarkę sygnałową,
 - gwizdek,
 - kask i rękawice ochronne,
 - kamizelkę ostrzegawczą,
 - białą kredę do znaczenia wagonów.

8. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Nie dotyczy z uwagi na brak przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych w poziomie szyn.

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

1. W jednej grupie bez obsady hamulców wagonowych ręcznych można przetaczać po torach bocznicowych pojazdem trakcyjnym tabor w granicach siły pociągowej

użytego do tego celu pojazdu, przy zachowaniu zasady, że w grupie tej nie będzie więcej niż 10 osi. Powyżej tej liczby osi powinny być czynne: jeden wagonowy hamulec ręczny lub dwa wagonowe hamulce zespolone na każde rozpoczęte następne 10 osi.

2. Jeżeli skład manewrowy hamowany jest hamulcem zespolonym i ma w jednej grupie więcej niż 10 osi bez czynnych hamulców wagonowych, wówczas należy wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców.
3. 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.
4. Sprawdzenie hamulców ręcznych polega na dokręceniu dźwigni hamulca aż 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 oraz sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcz kół).

10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

1. Prace manewrowe na bocznicach realizowane są zasadniczo pojazdem trakcyjnym (lokomotywą manewrową przewoźnika bądź pojazdem szynowo-drogowym użytkownika bocznic).
2. Nie przewiduje się przetaczania taboru kolejowego siłą ludzką, podciągarkami wagonów i ciągnikami drogowymi.

11. Gospodarka płozami hamulcowymi

1. Rodzaj płóz hamulcowych używanych na bocznicach kolejowej Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW jest dostosowany do typu szyn w torach bocznic.
2. Na terenie bocznic używane są płozy hamulcowe typu PL1 koloru czerwonego. oraz typu PL3 koloru pomarańczowego.
3. Każdy płóz hamulcowy powinien być opisany skrótem nazwy bocznic oraz kolejnym numerem.
4. Płozy nieużywane winny znajdować się na stojakach płozowych.
5. Za prawidłowe rozmieszczenie płozów hamulcowych na bocznicach kolejowej odpowiedzialny jest Kierownik.
6. Nie wolno używać płozów hamulcowych nieprzepisowych lub uszkodzonych.
7. Nie wolno składować na jednym składowisku płozów zdalnych do użycia z płozami uszkodzonymi.

8. Należy zwracać uwagę na właściwą ilość płozów oraz ich umiejscowienie aby ustrzec przed kradzieżą oraz niewłaściwym użytkowaniem przez osoby nieupoważnione, gdyż mogą stanowić one zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W razie zauważonych nieprawidłowości, braków, uszkodzeń należy zgłosić je Kierownikowi.
9. Miejsce rozmieszczenia płozów hamulcowych na bocznicach:

| Lokalizacja | Ilość [szt.] |
|--|--------------|
| na międzytorzu torów nr 301 i 302 - stojak płozowy | 4 |
| na punkcie ładunkowym | 2 |
| Razem: | 6 szt. |

12. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem

1. Zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy dokonać przed odprężeniem od lokomotywy (pojazdu trakcyjnego).
2. Zabezpieczenia wagonów dokonuje uprawniony pracownik drużyny manewrowej (kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy).
3. Stojący tabor należy na każdym torze sprzęgać ze sobą z wyjątkiem tych grup taboru, lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca.
4. Po ukończeniu manewrów na bocznicach, stojący na torze tabor należy sprzęgnąć ze sobą. Oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym jeden skrajny wagon. Jeżeli brak jest hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia wagonów należy je zabezpieczyć płozami hamulcowymi. Płozy należy założyć pod skrajne koła stojących wagonów.
5. Oddzielnie stojące wagony należy zahamować hamulcem ręcznym lub zabezpieczyć płozami hamulcowymi z obydwu stron, pozostawiając tabor w granicach ukresów rozjazdów; należy uwzględnić odstęp na wypadek przesunięcia się taboru wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych lub uderzenia przez inny tabor.
6. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem klinów drewnianych lub uszkodzonych płozów hamulcowych.
7. Tabor niebędący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem zawsze po zakończeniu manewrów.
8. Zabezpieczenie zdejmuje i odkręca hamulce ręczne kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy, po połączeniu pojazdu trakcyjnego z wagonami.
9. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem i zdjęcie zabezpieczenia odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

10. Kierownik zobowiązany jest upewnić się o właściwym zabezpieczeniu podstawionego na bocznicy przez przewoźnika taboru. Czynność tą może zlecić do wykonania podległemu personelowi.

13. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.

1. Zwrotnice rozjazdów na bocznicy nastawiane są ręcznie.
2. Przygotowanie drogi przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicy należy do obowiązków kierownika manewrów (kierownika pociągu lub ustawiacza) lub na jego polecenie – do manewrowego.
3. Przy przestawieniu zwrotnicy rozjazdu, pracownik obsługujący zwrotnicę powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice nastawiał.
4. Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy przestawić w położenie zasadnicze.

VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

- 1.1. Nadzór nad wykonywaniem pracy manewrowej jest sprawowany przez Kierownika, a kierowanie manewrami należy do obowiązków kierownika manewrów (ustawiacza lub kierownika pociągu).
- 1.2. Wszelkie prace manewrowe do wykonania na boczniczy kierownik manewrów uzgadnia z Kierownikiem (bądź wyznaczoną przez niego osobą).
- 1.3. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej kierownik manewrów obowiązany jest poinformować pracowników związanych z manewrami, a szczególnie prowadzącego pojazd trakcyjny o planie i sposobie wykonania zamierzonej pracy.
- 1.4. Aby zapewnić bezpieczne prowadzenie jazd manewrowych, kierownik manewrów albo na jego polecenie manewrowy ma obowiązek sprawdzić wzrokowo stan rozjazdów. W przypadku wątpliwości kierownika manewrów, co do prawidłowości dolegania iglicy do opornicy lub poprawności działania zamknięcia nastawczego nie należy przez ten rozjazd wykonywać jazdy manewrowej. Stwierdzone usterki w rozjazdach należy zgłosić Kierownikowi i oczekiwać na dalsze dyspozycje.
- 1.5. Praca manewrowa winna być wykonywana w sposób sprawny, bezpieczny i zgodny z Regulaminem pracy boczniczy kolejowej oraz obowiązującymi na boczniczy instrukcjami.
- 1.6. Właściwe planowanie i organizowanie pracy manewrowej umożliwia sprawne wykonywanie i realizowanie planu pracy manewrowej oraz zapewnia bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy manewrach jak również innych osób niezaangażowanych bezpośrednio w pracę manewrową.
- 1.7. Obsługa boczniczy Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW przez przewoźnika odbywa się zgodnie z umowami zawartymi z przewoźnikami kolejowymi obsługującymi bocznicę.

2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Celem wykonywania pracy manewrowej jest:

- obsługa punktu zdawczo — odbiorczego,
- podstawianie wagonów na punkt ładunkowy,
- zestawianie taboru gotowego do wyjazdu z boczniczy.

3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy.

- 3.1. Czynności za i wyładunkowe prowadzone są przez pracowników użytkownika boczniczy według oddzielnej instrukcji wewnętrznej.
- 3.2. Ładowanie i rozładowywanie wagonu — powinno odbywać się sposobem bezpiecznym, zapewniającym nieuszkodzenie ładunku oraz wagonu.

- 3.3. Kierownik manewrów powinien porozumieć się z prowadzącym czynności ładunkowe i omówić z nim plan pracy oraz warunki bezpieczeństwa na punkcie ładunkowym w czasie dokonywania obsługi.
- 3.4. W czasie obsługi punktów ładunkowych kierownik manewrów winien:
- 1) żądać od zatrudnionych pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia przesyłki i wagonów w czasie manewrów,
 - 2) żądać pozamykania drzwi wagonowych i opuszczenia wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych,
 - 3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - 4) sprawdzić, czy w torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie (w tym także płóz hamulcowych),
 - 5) sprawdzić, czy składowany ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięciem podczas jazdy taboru.
- 3.5. Wykonanie manewrów na punkcie ładunkowym powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza. W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem znajdującym się na tym punkcie, tak aby nie zetknąć się ze stojącym taborem. Wagony, które dla wykonywania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo nieukończenia czynności ładunkowych należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
- 3.6. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiłyby obsługę punktu ładunkowego, kierujący manewrami (ustawiacz) powinien niezwłocznie powiadomić nadzorującego manewry celem podjęcia odpowiednich decyzji.
- 3.7. Jazda na stopniu wagonu na punktach ładunkowych jest zabroniona.

4. Ważenie wagonów.

Wagony na boczniczy nie podlegają ważeniu (z uwagi na brak wagi wagonowej).

5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

- 5.1. W czasie złych warunków atmosferycznych w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrowy tabor mógł być zatrzymany przed przeszkodą.
- 5.2. Pracę manewrową w złych warunkach atmosferycznych należy wykonywać z prędkością bezpieczną w zależności od widoczności drogi przebiegu dla manewrów.

- 5.3. Przygotowanie bocznic do walki ze śniegiem i mrozem należy do obowiązków Kierownika, który w tym zakresie powinien dopilnować wykonania przez przydzielonych do tych zadań pracowników:
- 1) naprawy i zabezpieczenia przed działaniem śniegu i mrozu wszystkich urządzeń kolejowych na bocznicach;
 - 2) przeszkolenia pracowników zatrudnionych przy akcji odśnieżania;
 - 3) zaopatrzenia pracowników w ciepłą odzież;
 - 4) rozproszczenia sprzętu i materiałów potrzebnych do walki ze śniegiem i mrozem;
 - 5) zapewnienia dodatkowych sił roboczych do odśnieżania bocznic przy dużych opadach śnieżnych.
- 5.4. W czasie opadów śniegu i silnych mrozów Kierownik kieruje całą akcją, której celem powinno być utrzymanie ciągłości ruchu na bocznicach. W tym celu należy skontrolować przydzielonych pracowników z:
- 1) oczyszczania ze śniegu i lodu rozjazdów;
 - 2) smarowania zwrotnic rozjazdów olejem zimowym;
 - 3) posypywania piaskiem oblodzonych torów i międzytorzy.
- 5.5. Do odmrażania zwrotnic nie wolno używać soli.
- 5.6. Kierownik powinien w okresie przygotowawczym do zimy przeprowadzić dodatkowe przeszkolenie pracowników ze sposobu postępowania i zachowania się podczas wykonywania prac związanych z odśnieżaniem torów i rozjazdów w okresie zimowym.
- 5.7. Pracownicy zatrudnieni przy odśnieżaniu torów i rozjazdów muszą być pouczeni jak zachowywać się na torach ze wskazaniem bezpiecznych miejsc, na które należy schodzić w czasie przejazdu taboru.
- 5.8. W czasie silnych zamieci śnieżnych, ograniczonej widoczności oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu winno odbywać się tylko wtedy gdy na bocznicach nie odbywa się praca manewrowa.
- 6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.**
- 6.1. W czasie manewrów porozumiewanie odbywa się zasadniczo przy pomocy sygnałów wzrokowych i dźwiękowych.
 - 6.2. Prowadzący pojazd trakcyjny zachowuje szczególną czujność i ostrożność, przez cały czas musi widzieć ustawiacza.
 - 6.3. Kierownik manewrów w czasie manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości po stronie prowadzącego pojazd trakcyjny, a na łuku po jego wewnętrznej stronie.

- 6.4. Prowadzenie manewrów poprzez odrzucanie, jak również grawitacyjne staczanie wagonów na terenie całej bocznicy jest zabronione.
- 6.5. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozsprzęgania taboru będącego w ruchu.
- 6.6. Prowadzący pojazd trakcyjny może podczas przerwy w pracy opuścić pojazd po uprzednim zatrzymaniu silnika spalinowego, zahamowaniu i zabezpieczeniu go przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
- 6.7. Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.
- 6.8. Sprzęganie i rozsprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków ustawiacza / kierownika pociągu (lub na jego polecenie do manewrowego).
- 6.9. Wagony zgrupowane na torze zdawczo-odbiorczym powinny być sprzęgnięte i skręcone ze sobą oraz połączone przewodami hamulcowymi. Nieużyte sprzęgi i przewody hamulcowe muszą być zawieszane na wspornikach.
- 6.10. Przed dojechaniem pojazdem trakcyjnym do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe należy:
 - 1) powiadomić kierującego pracami ładunkowymi w tym rejonie,
 - 2) zażądać od zatrudnionych tam pracowników:
 - a) zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - b) odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - c) pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów,
 - 3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - 4) sprawdzić, czy na torach nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - 5) sprawdzić czy znajdujący się na placu ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięciem się w czasie jazdy trakcji manewrowej.
- 6.11. Podstawowe zasady bezpiecznego poruszania się po torach:
 - 1) W czasie wykonywania pracy manewrowej pracownicy powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
 - 2) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód i przechodzić przez tory prostopadłe do ich osi.
 - 3) Nie wolno:
 - a) przechodzić po główkach szyn,
 - b) przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym składem manewrowym,
 - c) przechodzić pod wagonami, po zderzakach i sprzęgach wagonów,
 - d) przebywać na międzytorzach w czasie przejazdu składu manewrowego, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m,

- 4) 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 i napędu.
- 5) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.
- 6) Przy przechodzeniu przez tory zastawione wagonami należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojące pojazdy kolejowe przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m.

6.12. Jazda na taborze:

- 1) Pracownik jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się za uchwyt wagonu.
- 2) W czasie, gdy pojazd kolejowy znajduje się w ruchu; zabrania się:
 - a) wychylania się poza skrajnię taboru,
 - b) zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdów kolejowych,
 - c) przebywać:
 - na stopniach wejściowych do pojazdów trakcyjnych,
 - na pochwach zderzaków, sprzęgach, stopniach strześciwkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym albo umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
 - na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
 - na stopniach wagonów w czasie przejazdu obok ramp, ogrodzeń, itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika.

6.13. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę bocznicy (brak skrajni, uszkodzenia wagonów itp.), kierujący manewrami powinien niezwłocznie powiadomić Kierownika.

6.14. Inne postanowienia:

- 1) nie wolno sprzęgać wagonów będących w ruchu, w rejonie całej bocznicy;
- 2) sposób porozumiewania się na torach:
 - przy pomocy sygnałów ręcznych i dźwiękowych;
 - przy użyciu radiotelefonu – pomocniczo pomiędzy pracownikami drużyny trakcyjnej i manewrowej przewoźnika kolejowego;
- 3) sposób ostrzegania pracowników:
 - podawanie sygnałów dźwiękowych;Pewność odebrania sygnału jest wtedy, gdy ostrzegany pracownik usunie się z toru, po którym ma jechać tabor.

VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

- 1.1. Przyjmowanie wagonów odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych - nr 301 i 302.
- 1.2. Wagony podstawiane przez przewoźnika na tory zdawczo — odbiorcze pod względem handlowym i technicznym przyjmuje Kierownik (lub osoba przez niego wyznaczona).
- 1.3. Przyjmowanie wagonów podstawionych na bocznicy odbywa się za Wykazem zdawczym sporządzanym przez przewoźnika w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje użytkownik bocznicy.
- 1.4. Przedstawiciel użytkownika bocznicy potwierdza przyjęcie wagonów na tym Wykazie.
- 1.5. Przy czynnościach zdawczo — odbiorczych przyjmujący wagony zgłasza zauważone nieprawidłowości, wpisuje je do Wykazu a następnie potwierdza się je podpisem. Czynności te polegają na sprawdzeniu stanu technicznego wagonów, zgodności wykazów ze stanem faktycznym.

2. Przekazywanie wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy.

- 2.1. Przekazywanie wagonów odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych - nr 301 i 302.
- 2.2. Wagony zabierane przez przewoźnika z torów zdawczo — odbiorczych pod względem handlowym i technicznym przekazuje Kierownik.
- 2.3. Na wagony gotowe do zabrania Kierownik sporządza Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania w dwóch egzemplarzach.
- 2.4. Jeden egzemplarz Zawiadomienia otrzymuje przedstawiciel przewoźnika, potwierdzając odbiór wagonów na drugim egzemplarzu. Wszelkie nieprawidłowości stwierdzone przy przyjęciu wagonów na punkcie zdawczo — odbiorczym przedstawiciel przewoźnika odnotowuje w Zawiadomieniu, fakt ten stwierdzają podpisem zdającego i przyjmującego.

VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Bocznicą Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW nie uczestniczy w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej.

Nie dotyczy.

2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej.

Nie dotyczy.

3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.

Nie dotyczy.

4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.

Nie dotyczy.

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

1. W imieniu użytkownika bocznic nadzór nad stanem technicznym bocznic na zlecenie sprawuje osoba posiadająca stosowne uprawnienia.
2. Bieżący nadzór nad stanem technicznym bocznic sprawuje bezpośrednio Kierownik.
3. Jeden raz w roku użytkownik bocznic zleca osobie (lub firmie) wykonanie przeglądu układu torowego bocznic zgodnie z ustawą *Prawo budowlane* tj. sprawdza techniczny stan torów i rozjazdu. Stwierdzone nieprawidłowości ujmuje w protokole, w którym ustala termin ich usunięcia.
4. Użytkownik bocznic powinien prowadzić *Księżkę obiektu budowlanego*, w której dokumentowane są zapisy przeprowadzonych badań i kontroli stanu technicznego bocznic oraz remontu i przebudowy w okresie użytkowania obiektu budowlanego.
5. Wszelkie roboty związane z utrzymaniem i naprawą torów wchodzących w skład bocznic wykonuje użytkownik bocznic lub zleca ich wykonanie wybranej firmie zewnętrznej.
6. Jeżeli stan techniczny bocznic zagraża bezpieczeństwu ruchu, organ kontrolny lub obsługujący bocznicę może zarządzić wstrzymanie dokonywania obsługi bocznic, powiadamiając o tym na piśmie użytkownika bocznic.
7. Nadzór nad bezpieczeństwem przewidziany Ustawą o transporcie kolejowym sprawuje Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Katowicach.
8. Częstotliwość badań, pomiarów i obchodów ujęta jest w instrukcji: „Zasady i wymagania utrzymania nawierzchni kolejowej, budowli inżynierskich na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterra Silos Sp. z o.o.”.
9. Kontrole okresowe, wynikające z przepisów „Prawa budowlanego” wykonują odpowiednio: jeden raz w roku (roczne) i jeden raz na pięć lat (pięcioletnie) osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane.
10. Organizacja wykonywania robót torowych.
 - 1) Prace planowe związane z naprawą infrastruktury kolejowej zasadniczo dokonuje się podczas przerwy w ruchu taboru kolejowego.
 - 2) W razie pilnej konieczności dokonania prac w dni robocze, powodujących zakłócenia w pracy manewrowej, można je wykonywać tylko przy zamknięciu danego toru / rozjazdu dla ruchu. Nadzorujący prace dokonuje odpisu o prowadzonych pracach w Dzienniku zewnętrznych oględzin rozjazdów, który znajduje się u Kierownika:
 - a) godzinę rozpoczęcia prac,
 - b) zakres planowanych prac,

- c) niezbędne ograniczenia w prowadzeniu pracy manewrowej na czas prowadzenia tych robót, w tym zakres zamknięć torów i rozjazdów,
- d) sposób ostrzegania wykonujących prace,
- e) inne ograniczenia,
- f) data i podpis żądającego.

Zapis ten potwierdza podpisem Kierownik, informując jednocześnie pracowników transportu kolejowego.

- 3) Przed i za miejscem wykonywania robót torowych, należy ustawić na torach sygnały drogowe tj. tarczę zatrzymania D1 zgodnie z obowiązującymi zasadami.
- 4) Roboty konserwacyjne, które nie wymagają osłonięcia miejsca robót sygnałami jak np. wymiana lub uzupełnienie drobnych części rozjazdowych, śrub, wkrętów, opórek przeciwpęznych, należy wykonać możliwie najszybciej (bezpośrednio) po stwierdzeniu usterki, z zachowaniem wszystkich warunków bezpieczeństwa ruchu taboru i pracujących ludzi.
- 5) Po zakończeniu robót upoważniony pracownik winien o powyższym powiadomić Kierownika oraz dokonać zapisu w odpowiedniej dokumentacji.
- 6) Dopóki nie nastąpi sprawdzenie i potwierdzenie prawidłowego działania oraz nie zostaną wniesione odpowiednie zapisy, ruch kolejowy na tym odcinku bocznicy nie może być wznowiony.

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

1. Pracownicy użytkownika bocznic kolejowych, przewoźnika kolejowego oraz pracownicy firm zewnętrznych zatrudnionych na bocznicach, których praca związana jest bezpośrednio z ruchem kolejowym winni spełniać następujące wymagania kwalifikacyjne:
 - 1) kierownik manewrów w składzie drużyny manewrowej - pracownik użytkownika bocznic / przewoźnika kolejowego posiadający uprawnienia ustawiacza (bądź kierownika pociągu),
 - 2) manewrowy – pracownik przewoźnika obsługującego bocznicę / użytkownika bocznic kolejowych,
 - 3) prowadzący pojazdy trakcyjne podczas manewrów - maszynista (pracownik przewoźnika obsługującego bocznicę) / prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowych (pracownik użytkownika bocznic kolejowych),
 - 4) pracownik odpowiedzialny za utrzymanie nawierzchni na bocznicach kolejowych – toromistrz (lub inna osoba posiadająca wymagane kwalifikacje).
2. Wszelkie wymagania związane z kwalifikacjami, egzaminami oraz pouczeniami okresowymi pracowników na stanowiskach kolejowych (toromistrz, ustawiacz, manewrowy, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowych) określone są aktualnie obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101). Pracownicy przewoźnika kolejowego zatrudnieni na stanowiskach: ustawiacz, manewrowy, rewident taboru winni spełniać wymagania określone w rozporządzeniu, o którym mowa w zdaniu poprzednim. Natomiast pracownicy przewoźnika kolejowego zatrudnieni na stanowiskach maszynisty winni spełniać wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2373) oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212, z późn. zm.). Szczegółowe zagadnienia dotyczące kwalifikacji, egzaminów i szkoleń pracowników przewoźników kolejowych zawarte są w ich przepisach wewnętrznych..
3. Dla każdego pracownika prowadzi się rejestr egzaminów pracownika.
4. Zdanie wymaganego egzaminu jest jednym z warunków wyznaczenia pracownika do pracy na danym stanowisku kolejowym.
5. Dla stanowisk kolejowych wyróżnia się następujące rodzaje egzaminów:
 - 1) egzamin kwalifikacyjny,
 - 2) egzamin weryfikacyjny,
 - 3) egzamin autoryzacyjny,
 - 4) egzamin okresowy.

6. Wyniki egzaminów należy wpisywać do tej części rejestru egzaminów pracownik, która jest przewidziana dla danego rodzaju egzaminu.
7. Egzamin kwalifikacyjny jest podstawowym egzaminem niezbędnym dla objęcia stanowiska.
8. Egzamin weryfikacyjny jest praktycznym, pisemnym i ustnym sprawdzeniem wiadomości i umiejętności pracownika, który ubiega się o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisku kolejowym w przypadku gdy:
 - 1) pracownik został odsunięty od pracy na skutek stwierdzonych uchybień w pracy mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 2) ciągła przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwała dłużej niż 12 miesięcy lub pracownik nie uzyskał wyniku pozytywnego na egzaminie okresowym;
 - 3) wniosek o przeprowadzenie egzaminu weryfikacyjnego złożyła Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych lub komisja kolejowa w związku z udziałem pracownika w zdarzeniu kolejowym;
 - 4) pracodawca stwierdzi konieczność przeprowadzenia egzaminu w celu zminimalizowania zagrożeń zidentyfikowanych w ramach dokonanej oceny ryzyka.
9. Autoryzacja jest praktycznym sprawdzeniem w miejscu pracy wiadomości
10. i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny na dane stanowisko kolejowe. Autoryzację przeprowadza się w stosunku do pracowników w następujących przypadkach:
 - 1) przed dopuszczeniem do wykonywania samodzielnie czynności na danym stanowisku kolejowym;
 - 2) zmiany miejsca pracy, typu pojazdu kolejowego lub gdy przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwała dłużej niż 6 miesięcy;
 - 3) wprowadzenia zmian organizacyjnych lub technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na danym stanowisku kolejowym.Uzyskanie autoryzacji powinno być poprzedzone przeszkoleniem praktycznym na stanowisku w miejscu pracy. Pracodawca przeprowadza autoryzację, uwzględniając doświadczenie zawodowe pracownika oraz warunki w miejscu pracy.
11. Egzamin okresowy jest okresowym sprawdzeniem wiadomości i umiejętności pracownika. Egzamin okresowy przeprowadza się nie rzadziej niż raz na 4 lata, licząc od daty przeprowadzenia odpowiednio egzaminu kwalifikacyjnego, egzaminu weryfikacyjnego albo ostatniego egzaminu okresowego, w formie testu jednokrotnego wyboru.
12. Pracownicy, zatrudnieni na stanowiskach kolejowych podlegają pouczeniom okresowym.
13. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kolejowych zobowiązani są do posiadania wymaganych kwalifikacji, kategorii zdrowia i składania wymaganych egzaminów jak również do brania udziału w organizowanych pouczeniach okresowych.
14. Celem pouczeń jest systematyczne podnoszenie poziomu wiedzy zawodowej pracowników, dla usprawnienia wykonywania czynności na stanowiskach kolejowych, poprawy organizacji pracy oraz wdrażania nowych metod pracy.

15. Za posiadanie wymaganych kwalifikacji przez pracowników drużyny trakcyjnej i manewrowej przewoźnika kolejowego wykonujących pracę na bocznicach odpowiada przewoźnik.
16. Za posiadanie wymaganych kwalifikacji przez torowca utrzymującego infrastrukturę kolejową bocznicami odpowiada firma wykonująca prace utrzymaniowe na zlecenie użytkownika bocznic.

XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym).

1. Zakres obowiązków Kierownika:

- kieruje pracą transportu kolejowego na bocznicy;
- organizuje pracę manewrową na bocznicy, w zakresie obsługi punktu ładunkowego;
- nadzoruje gospodarkę płozami hamulcowymi;
- w okresie zimy organizuje i kieruje akcją odśnieżania;
- dba o właściwe utrzymanie i konserwację torów i rozjazdów;
- udziela zezwoleń na wykonywanie robót na torach oraz czuwa nad przepisowym zabezpieczeniem miejsca robót;
- zobowiązany jest do zapewnienia bezpiecznych warunków prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy;
- sprawuje nadzór nad aktualnością zapisów regulaminu oraz przepisów wewnętrznych, w razie potrzeby wnioskuje o odpowiednie zmiany;
- współpracuje z personelem sąsiadującego Zarządcy infrastruktury i Przewoźników obsługujących bocznice;
- dopilnowuje, aby wszyscy pracownicy, których praca związana jest z ruchem taboru, zapoznani byli z postanowieniami przepisów wewnętrznych i niniejszego regulaminu, wniesionymi poprawkami, uzupełnieniami;
- kontroluje przestrzeganie wymogów BHP na bocznicy;
- nadzoruje pracę podmiotów zewnętrznych w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej;
- w przypadku zaistnienia zdarzenia zapewnia udzielenie pierwszej pomocy poszkodowanym;
- informuje Zarząd Spółki o zaistniałych zdarzeniach kolejowych;
- prowadzi czynności handlowe z Przewoźnikiem na bocznicy.

2. Zakres obowiązków kierownika manewrów (ustawiacza, kierownika pociągu):

- zapoznaje się z poleceniami nadzorującego pracę manewrową (Kierownika);
- zapoznaje się ze stanem torów odnośnie usytuowania taboru w granicach ukresów i zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem;
- ustala plan pracy manewrowej i zapoznaje z nim pracowników drużyny trakcyjnej oraz pozostałych pracowników drużyny manewrowej;
- realizuje i kieruje pracą manewrową na terenie bocznicy;
- przygotowuje drogi przebiegu na terenie bocznicy;
- odpowiada za właściwe zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem;
- sprzęga i odprzęga od składu pojazd trakcyjny;
- przedstawia dźwignie nastawiacza hamulcowego „ładowny” - „próżny”;

- przeprowadza oględziny techniczne;
 - wstrzymuje pracę manewrową w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa;
 - w razie wypadku z taborem bądź ludźmi wstrzymuje pracę manewrową, udziela pierwszej pomocy poszkodowanym i powiadamia Kierownika (celem podjęcia dalszych działań);
 - bierze udział w czynnościach związanych z przekazaniem pojazdów kolejowych na bocznicę i z bocznicę.
3. Zakres obowiązków manewrowego:
- zgłasza się u kierownika manewrów w przepisowym ubraniu i z wymaganym wyposażeniem;
 - wykonuje polecenia kierownika manewrów, w szczególności:
 - sprzęga i rozspręga tabor;
 - zabezpiecza pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem;
 - przestawia zwrotnice przystosowane do ręcznego przestawiania;
 - powtarza sygnały pozostałych członków drużyny manewrowej w razie potrzeby;
 - oddala się z miejsca pracy tylko za zgodą kierującego manewrami.
4. Zakres obowiązków prowadzącego pojazd trakcyjny:
- wykonuje czynności związane z działaniem pojazdu trakcyjnego celem wykonania prac manewrowych lub jazd luzem;
 - uczestniczy w przeprowadzaniu wymaganych prób hamulca;
 - obserwuje sygnały podawane przez drużynę manewrową i ściśle się do nich stosuje;
 - obserwuje nastawioną drogę przebiegu dla jazd manewrowych;
 - obserwuje rozstawienie taboru znajdującego się na sąsiednich torach, jego ruchy oraz wolność ukresów;
 - utrzymuje pojazd trakcyjny w należytym stanie technicznym oraz właściwie go obsługuje w trakcie pracy.
5. Zakres obowiązków pracowników w zakresie oględzin torów i rozjazdów, wykonywania robót torowych:
- 5.1. Postanowienia ogólne:
- 1) Do utrzymania nawierzchni torowej na bocznicę zatrudniona jest firma zewnętrzna.
 - 2) Firma utrzymująca tory i rozjazdy bocznic kolejowej ściśle współpracuje z Kierownikiem.
 - 3) Fakt dokonania oględzin rozjazdów oraz ewentualne usterki należy odpisać w Dzienniku oględzin rozjazdów, który znajduje się u Kierownika.
- 5.2. Obowiązki toromistrza:

- 1) utrzymuje nawierzchnię torów z największą starannością, w stanie całkowitej przydatności eksploatacyjnej zapewniającej bezpieczeństwo przetaczanego taboru; wszelkie usterki, braki i niedokładności bezwzględnie usuwa;
 - 2) nadzoruje:
 - a) właściwe osygnalizowanie miejsca robót,
 - b) odwodnienie podtorza,
 - c) utrzymanie podsypki umożliwiającej przepuszczalność i odpływ wody,
 - d) podbicie i obsypanie podsypką podkładów,
 - e) dokręcanie śrub i wkrętów i zabezpieczenie ich odpowiednimi smarami przed wpływem szkodliwych warunków atmosferycznych,
 - f) odchwaszczenie torowiska;
 - 3) dokonuje kontroli, oceny torów i rozjazdów przez wykonanie obchodów torów i oględzin rozjazdów;
 - 4) prowadzi książki kontroli stanu toru, dziennik oględzin rozjazdów i arkusze badań technicznych rozjazdów;
 - 5) odpowiada za bezpieczeństwo przy prowadzonych robotach torowych.
- 5.3. Osoba z uprawnieniami budowlanymi do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, w specjalności inżynierskiej kolejowej, których zakres obejmuje kolejowe obiekty budowlane (lub odpowiadającymi im ważnymi uprawnieniami budowlanymi, które zostały wydane na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów):
- 1) dokonuje kontroli, oceny stanu torów i rozjazdów przez wykonanie pomiarów bezpośrednich sprzętem pomiarowym, przeprowadza badania techniczne rozjazdów;
 - 2) raz w roku przeprowadza kontrolę bocznic (odpowiednio: roczną bądź pięcioletnią) wynikającą z ustawy Prawo budowlane.
6. Każdy pracownik Spółki na polecenie przełożonego zobowiązany jest do wykonywania wszelkich prac na terenie bocznic, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami i kwalifikacjami.

XII. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.

1. Zdarzeniem nazywamy poważny wypadek, wypadek lub incydent.
2. Za wypadek kolejowy uważa się niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.
3. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub zdarzeniem mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub zarządzanie bezpieczeństwem:
 - 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannym lub
 - 2) powodujący zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln euro.
4. Incydent to jest każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
5. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy na terenie bocznicy pojazd ten należy natychmiast zatrzymać.
6. O zaistnieniu zdarzenia na terenie bocznicy należy za pomocą wszelkich dostępnych środków niezwłocznie powiadomić Kierownika. Zgłaszając zdarzenie należy podać miejsce, czas, zwięzły opis oraz jego skutki. Brak możliwości podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.
7. Dalsze postępowanie należy prowadzić w oparciu o postanowienia obowiązującej na bocznicy „Instrukcji w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterria Silos Sp. z o.o., opracowanej na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r.”.
8. **Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadku jest zabronione.**
9. Pracę manewrową po zaistnieniu zdarzenia można wznowić dopiero po uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.
10. W przypadku zagrożenia pożarowego należy stosować się do obowiązujących przepisów p. póź.

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

1. Zarządca infrastruktury kolejowej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach,
ul. Nakielska 3,
40-600 Tarnowskie Góry
tel. 32 719 14 37,
32 719 24 27 lub
698 689 799

Sekcja Eksploatacji Racibórz
ul. Pocztowa 2
47-400 Racibórz
tel. 32 710 03 00

Dyżurny ruchu nastawni dysponującej „RA” stacji Racibórz: 32 710 03 01
572 700 694

2. Przewoźnicy kolejowi:

Na bocznicę Viterra Silos Sp. z o.o. - BABORÓW mogą wjeżdżać wszyscy licencjonowani przewoźnicy kolejowi.

| Przewoźnik kolejowy | Adres | tel. / fax / email |
|--|---|---|
| PKP Cargo S.A. Śląski Zakład Spółki | ul. Piłsudskiego 21 42-600 Tarnowskie Góry | tel. (32) 714 21 09 sekretariat.slaski@pkp-cargo.eu |
| LOTOS Kolej Sp. z o.o. | ul. Michałki 25 80-716 Gdańsk | tel. (58) 308 77 35 tel. (58) 308 74 59 fax. (58) 308 76 78 lotoskolej@lotoskolej.pl |
| DB Cargo Polska S.A. | ul. Wolności 337 41-800 Zabrze | tel. (32) 788 92 72 fax (32) 370 19 64 dbcargopl@deutschebahn.com |
| Freightliner PL Sp. z o.o. | ul. Polna 11 00-633 Warszawa | tel. (22) 648 66 55 biuro@freightliner.pl tel. (22) 545 32 92 planowanie@freightliner.pl tel. (22) 545 32 88 dyspozytura@freightliner.pl |
| Ecco Rail Sp. z o.o. | ul. Chorzowska 6 40-101 Katowice | tel. 887 707 887 |
| Olavion Sp. z o.o. | ul. Siennicka 25 80-758 Gdańsk | tel. 533 048 468 sekretariat@olavion.pl |

XIV. Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin został opracowany w 6 egzemplarzach, które otrzymują:

- użytkownik bocznic – 2 egz.
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 2 egz.
- przewoźnik kolejowy obsługujący bocznicę – 1 egz.
- zapas - 1 egz.

2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

- 2.1. Utrzymanie regulaminu (wyciągów) w stanie aktualnym należy do obowiązków Kierownika.
- 2.2. Pracownicy powinni zgłaszać niezwłocznie wszelkie zauważone braki, niejasności postanowień regulaminu.
- 2.3. W razie zamierzenia uruchomienia nowych urządzeń sterowania ruchem lub wprowadzenia zmian w istniejących układach torowych, urządzeń sterowania ruchem i łączności itp. albo wejścia w życie nowych przepisów i instrukcji służbowych, Kierownik powinien w każdym przypadku zbadać, czy i w jakim zakresie regulamin wymaga zmiany.
- 2.4. Kierownik na podstawie materiałów własnych i projektów poprawek otrzymanych, zestawia wykaz zmian i uzupełnień do regulaminu (projektu). Przy uzgadnianiu projektu zmian obowiązują zasady jak przy opracowaniu regulaminu.
- 2.5. Zmiany i uzupełnienia do regulaminu o treści wiążącej się ze sobą powinny być wprowadzone jednocześnie do wszystkich części regulaminu, załączników i planów.
- 2.6. Zmiany niewymagające wymiany planów lub schematów wprowadza się odręcznie, wpisując je starannie i czytelnie długopisem (atramentem), po przekreśleniu kolorem czerwonym tekstu poprzedniego w taki sposób, aby go można było odczytać.
- 2.7. Wszystkie zmiany powinny być wpisywane jednym kolorem tuszu (atramentu). Każdą zmianę w tekście oznacza się na marginesie kartki numerem kolejnym, koloru czerwonego w kółku, zgodnie z numerem bieżącym zaznaczonym w skorowidzu zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu.
- 2.8. Wszelkie zmiany regulaminu mające wpływ na współpracę z zarządcą infrastruktury muszą być z nim uzgodnione.
- 2.9. Wszelkie zmiany i uzupełnienia mogą być naniesione do treści regulaminu po zatwierdzeniu ich przez Zarząd Spółki.
- 2.10. Zatwierdzone zmiany i uzupełnienia Kierownik wprowadza do wszystkich egzemplarzy regulaminu.

2.11. Po naniesieniu zmian i uzupełnień do regulaminu, Kierownik obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym fakcie zainteresowanych pracowników, zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. oraz przewoźników obsługujących bocznice.

3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

3.1. Pracę związaną z transportem kolejowym na bocznicach należy wykonywać ściśle według postanowień niniejszego regulaminu oraz zgodnie ze szczegółowymi zasadami i warunkami prowadzenia ruchu kolejowego, instrukcjami i zarządzeniami obowiązującymi na bocznicach, przepisami BHP oraz zarządzeniami wewnątrzzakładowymi, które jednak nie mogą być sprzeczne z instrukcjami obowiązującymi na bocznicach.

3.2. Niniejszy regulamin obowiązuje od daty zatwierdzenia go przez Zarząd Spółki.

3.3. Niniejszy regulamin i ewentualne zmiany w nim dokonane, powinni przyjąć do wiadomości za własnoręcznym podpisem pracownicy bocznic oraz pracownicy zatrudnionych firm zewnętrznych, związani z pracą techniczno - ruchową oraz eksploatacyjną bocznic i jej utrzymaniem.

**Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia
Regulaminu pracy boczniczy kolejowej**

| Lp. | Nazwisko i imię | Stanowisko | Data | Własnoręczny podpis |
|-----|-----------------|------------|------|---------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| Lp. | Nazwisko i imię | Stanowisko | Data | Własnoręczny podpis |
|-----|-----------------|------------|------|---------------------|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

| Nr kolejny zmiany | Zmiana dotyczy następujących działek (punktów) | Nr zarządzenia wprowadzającego zmianę lub uzupełnienie | Data wprowadzenia zmiany lub uzupełnienia | Podpis wprowadzającego |
|-------------------|--|--|---|------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |