

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

# REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

VITERRA SILOS Sp. z o.o. Elbląg  
ELEWATOR Kętrzyn

  
**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**  
Zakład Linii Kolejowych  
10-404 Olsztyn, ul. Lubelska 5  
NIP 113-23-16-427 REGON 017319027-00052

Uzgodnił:

12. 04. 2023r.

**NACZELNIK**  
Działu Eksploatacji i Infrastruktury  
Pasażerskiej

Ryszard Orzoł

Zatwierdził:

Viterra Silos sp. z o.o.

Adam Turoń

**Viterra Silos sp. z o.o.**

ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg  
T: +48 55 234 10 55  
NIP 9570999896 REGON 220636779

## Spis treści

§	Tytuł	Strona
<b>Rozdział I. Postanowienia ogólne</b>		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	7
8	Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządców infrastruktury kolejowej z którymi bocznic kolejowa jest połączona lub od przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę	8
<b>Rozdział II. Opis techniczny bocznic kolejowej</b>		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 przestawiania 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	11
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	12
26	Lokalizacja budowli lub urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli	12
27	Sygnaly, 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
<b>ROZDZIAŁ III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona.</b>		13
31	Zasady prowadzenia ruchu między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej z którymi bocznica kolejowa jest połączona	13
<b>ROZDZIAŁ IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej</b>		14
32	Podstawianie wagonów na bocznice kolejową	14
33	Liczba obsług i czas ich wykonywania	14
34	Masa hamująca składów manewrowych	14
35	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	15
36	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	15
37	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej	15
38	Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica jest połączona	15
<b>ROZDZIAŁ V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej</b>		15
39	Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe	15
40	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej	15
41	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	15
42	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	15
43	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	15
44	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	16
45	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	16
46	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	16
47	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych	16
48	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką lub przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów	16
49	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	17

50	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	17
51	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	17
<b>ROZDZIAŁ VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.</b>		18
52	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	18
53	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	18
54	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy	18
55	Ważenie wagonów	19
56	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	19
57	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługa punktów ładunkowych	20
<b>ROZDZIAŁ VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.</b>		21
58	Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym	21
59	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy	22
<b>ROZDZIAŁ VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.</b>		23
60	Przewóz towarów niebezpiecznych	23
<b>ROZDZIAŁ IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.</b>		23
61	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	23
<b>ROZDZIAŁ X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy).</b>		25
62	Wymagania kwalifikacyjne pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy	25
<b>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).</b>		25
63	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego boczniczy	25

<b>ROZDZIAŁ XII. Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.</b>		26
<b>64</b>	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	26
<b>ROZDZIAŁ XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.</b>		27
<b>65</b>	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej z torami którego bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową	27
<b>ROZDZIAŁ XIV. Postanowienia końcowe.</b>		28
<b>66</b>	Rozdzielnik regulaminu	28
<b>67</b>	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu	28
<b>68</b>	Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania	28
<b>69</b>	Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	29
<b>70</b>	Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu	30
	<b>Załącznik nr 1: Plan schematyczny bocznicy kolejowej</b>	31

# Rozdział I

## Postanowienia ogólne

### § 1 Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

Podstawa prawna 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 bocznicy:  
Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznicy:

- ✓ 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 bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. Ml. 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 bocznicy jak też zapewnienie utrzymania w należyтым 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 bocznicy.

## **§ 2 Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowej.**

Bocznicą eksploatowaną jest na podstawie:

- udostępniania infrastruktury kolejowej, obejmującej tor dojazdowy do bocznicy i tory stacyjne, będącej w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na zasadach określonych w regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych o cenniku stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej,
- Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej uzgodnionego z zarządcą infrastruktury kolejowej.

Bocznicą obsługiwana jest na podstawie:

- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U.2020 poz.8 z późn.zm.).

## **§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu.**

Postanowienia regulaminu obowiązują:

- pracowników spółki **VITERRA SILOS Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn** 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 bocznicy **VITERRA SILOS Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn**

stosownie do czynności wykonywanych dla użytkownika bocznicy **VITERRA SILOS Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn**.

## **§ 4 Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznic kolejowej.**

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

## **§ 5 Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników bocznic kolejowej.**

Użytkownik bocznicy nie udostępnia bocznicy innym współużytkownikom.

## **§ 6 Przeznaczenie bocznic kolejowej.**

Bocznicą **VITERRA SILOS Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn** 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 Urzędu Transportu Kolejowego.**

Wykaz przepisów wewnętrznych bocznic firmy **VITERRA SILOS Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością**, 82-300 Elbląg ul. Portowa 4:

- 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 kolejową jest połączona lub od przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.**

Bocznicą nie przyjęta do stosowania wewnętrznych przepisów zarządcy infrastruktury ani przewoźników kolejowych.

## **Rozdział II**

### **Opis techniczny bocznic kolejowych**

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

Bocznicą VITERRA SILOS Sp. z o.o. z siedzibą w Elblągu, ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg ELEWATOR Kętrzyn jest bocznicą szlakową, odgałęzia się od toru szlakowego linii 259 Kętrzyn – Węgorzewo rozjazdem nr 100 w km. 2,480.

Stykiem pomiędzy infrastrukturą PKP PLK S.A. i infrastrukturą użytkownika bocznicą tj. początkiem bocznicą i granicą utrzymania jest koniec rozjazdu nr 100 w km. 2,513.

**§ 10 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada,**

Bocznicą stanowi jeden okręg nastawczy bez posterunków ruchu.

**§ 11 Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.**

Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowany jest na torze nr 300 w kilometrze 1,640 kilometracji bocznicą.

**§ 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 okręg w następującym układzie:

- Tor nr 100 (komunikacyjny) od rozjazdu nr 102 na całej długości położony jest na spadku 0,3 ‰,
- Tor nr 101 (komunikacyjny) od rozjazdu nr 103 na całej długości położony jest na spadku 0,3 ‰,
- Tor nr 102 (komunikacyjny) od rozjazdu nr 103 na całej długości położony jest na spadku 0,3 ‰,
- Tor nr 108 (wyciągowy) od rozjazdu nr 105 na całej długości położony jest na spadku 0,3 ‰,
- Tor nr 110 (zdawczo-odbiorczy) od rozjazdu nr 202 na całej długości położony jest w poziomie 0,0 ‰.
- Tory 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, na całej długości położone są w poziomie 0,0 ‰.

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

**RZ** - rozjazd



**PR** - początek rozjazdu,  
**U** - ukres rozjazdu,  
**KO** - kozioł oporowy.

3. Długość ogólna torów boczniczy wynosi 4834 m.
4. Tory i rozjazdy boczniczy pobudowane są z szyn typu średniego S 42 o dopuszczalnym nacisku osi na szynę 196 kN/oś. (20t/oś)
5. Wykaz torów boczniczy.

Nr Toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach
		Od	Do	m	Od	Do	m	4-osiow
100	Komunikacyjny	PR 102	PR 105	707	U102	U105	623	34
101	Komunikacyjny	PR103	PR 104	619	U103	U104	535	29
102	Komunikacyjny	PR 103	PR 104	563	U103	U104	535	29
108	Wyciągowy	PR 105	KO	102	PR 105	Z1	92	5
109	Droga Zwrotnicowa	PR 100	PR 101	77	---	---	---	---
110	Zdawczo-odbiorczy	PR 202	PR 210	1732	U 203	PR 210	1386	76
301	Odstawczy	PR210	PR211	164	U 210	PR 211	122	6
302	Odstawczy	PR211	PR214	212	U 211	PR 214	128	7
303	Odstawczy	PR214	PR215	31	PR214	PR215	31	1
304	Garażowy	PR 215	Garaż	109	U215	Garaż	6	---
305	Ładunkowy	PR210	PR212	240	U210	U212	155	8
306	Ładunkowy	PR212	PR213	62	PR212	PR213	62	3
307	Odstawczy	PR213	PR216	182	U213	U216	98	5
308	Żeberkowy	PR216	KO	34	PR216	Z1	30	1

#### 6. Pojemność torów boczniczy.

Maksymalna pojemność boczniczy wynosi 3803 metry. Dla wykonania normalnej pracy manewrowej na boczniczy pojemność boczniczy określa się w ilości wagonów czteroosiowych i wynosi ona 204 wagony czteroosiowe.

Ze względu na długość toru zdawczo-odbiorczego 1386 m oraz długość torów ładunkowych i odstawczych, jednorazowo na bocznicę można podstawić 27 wagonów, przyjmując 18 m jako średnią długość wagonu towarowego.

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

Nr rozj., wyk.	Rodzaj i typ rozj.	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania	Wyposażenie	Oświetlenie	Uzależnienie
100	Zwycz. S42	Na tor szlakowy	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	tak uzależniony z rozj. Nr 101
101	Zwycz. S42	W kierunku RZ 108	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	tak, uzależniony z rozj. Nr 100
102	Zwycz. S42	Na tor nr 100	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
103	Zwycz. S42	Na tor nr 101	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
104	Zwycz. S42	W kierunku toru nr 101	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
105	Zwycz. S42	W kierunku toru nr 100	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
108	Zwycz. S42	W kierunku RZ 200	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
200	Zwycz. S42	W kierunku RZ 201	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
201	Zwycz. S42	Na tor nr 113	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
202	Zwycz. S42	Na tor nr 103	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
203	Zwycz. S42	Na tor nr 110	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
205	Zwycz. S42	Na tor nr 114	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
210	Zwycz. S42	Na tor nr 301	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
211	Zwycz. S42	Na tor nr 302	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
212	Zwycz. S42	Na tor nr 305	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
213	Zwycz. S42	Na tor nr 307	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
214	Zwycz. S42	Na tor nr 302	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
215	Zwycz. S42	Na tor nr 304	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie
216	Zwycz. S42	Na tor nr 307	Ręcznie/drużyna manewrowa	latarnia	nie oświetlona	nie

Wszystkie rozjazdy i wykolejnice na terenie bocznicy są przestawiane ręcznie, przez pracowników drużyny manewrowej. Wskaźniki latarni na zwrotnicach i wykolejnicach 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. ELEWATOR Kętrzyn**.

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

Na torach boczniczy nie ma wykolejnic.

#### **§ 15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.**

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

#### **§ 18 Kolejowe obiekty inżynieryjne.**

Na terenie boczniczy nie występują kolejowe obiekty inżynieryjne.

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

Na terenie boczniczy są 3 przejazdy wewnątrzzakładowe:

- w km 2,556 na torze szlakowym dojazdowym na bocznicę, przecinający tor nr 100
- w km 0,790 przecinający tor nr 110
- w km 1,025 przecinający tor nr 110,
- w km 1,381 przecinający tor nr 110.

#### **§ 20 Oświetlenie boczniczy kolejowej.**

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

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

#### **§ 21 Punkty ładunkowe.**

Na boczniczy VITERRA SILOS Elbląg znajdują się następujące punkty ładunkowe:

- tor nr 305 - magazyn zbożowy o pojemności 55000,0 ton oraz plac na i wyładunkowy o długości frontu ładunkowego 60 m. i szerokości 20 m - o powierzchni 1200 m<sup>2</sup>,
- tor nr 306 - plac na i wyładunkowy o powierzchni 700 m<sup>2</sup> wraz z koszem zasypowym,
- tor nr 307- plac na i wyładunkowy o powierzchni 1200 m<sup>2</sup> wraz z magazynem.

#### **§ 22 Urządzenia ładunkowe.**

Urządzenia na i wyładunkowe na torach boczniczy:

- kosz zasypowy kolejowy na torze Nr 306 do mechanicznego wyładunku zboża
- przenośniki ładunkowe do przenoszenia zboża z kosza zasypowego,
- załadunek zboża dokonywany jest systemem rurowym, mechanicznie lub ręcznie w przypadku załadunku worków ze zbożem.

#### **§ 23 Wagi wagonowe.**

Bocznicza nie posiada wagi wagonowej.

#### **§ 24 Bramy kolejowe.**

Teren boczniczy jest ogrodzony, na terenie boczniczy znajduje się jedna brama wjazdowa w km 0,076 przed rozjazdem nr 102.

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 bocznicy lub wyznaczonego pracownika.

#### **§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.**

Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia taboru statyczna PN-70/K-02056.

Na terenie bocznicy brak jest skrajnika.

Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia budowli PN-69K-02057.

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

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

#### **§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice.**

Na bocznicy stosowane są sygnały podawane ręcznie oraz wskaźniki zgodne z przepisami wewnętrznymi o technice pracy manewrowej i sygnalizacji.

Tablice z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” znajdują się przy torze nr 110 w km. 1,640 kilometracji bocznicy. (jak w § 11).

#### **§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne.**

1. Użytkownik bocznicy nie posiada żadnych urządzeń i 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 bocznicy nie posiada własnego taboru kolejowego.

#### **§ 30 Środki łączności.**

##### **Użytkownik bocznicy posiada łączność stacjonarną.**

Numer telefonu do użytkownika bocznicy ..... 694408485

Dyżurny ruchu stacji Kętrzyn ..... 89 677 2993

##### **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 bocznica kolejowa jest połączona.

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

##### 1. Wjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z toru szlakowego linii 259 na tor komunikacyjny nr 100 VITERRA SILOS Elbląg odbywa się następująco:

1.1 Po przybyciu pociągu zdawczego na stację Kętrzyn, kierownik manewrów udaje się do dyżurnego ruchu, zgłasza mu gotowość do obsługi bocznicy VITERRA SILOS Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn oraz pobiera klucz od rozjazdu 101(+) za pokwitowaniem w dzienniku ruchu R-146 (dla kierunku Karolewo BSZ). Następnie dyżurny ruchu po upewnieniu się, że tor szlakowy Kętrzyn – Karolewo BSZ jest wolny, układa drogę przebiegu i podaje sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym. Po otrzymaniu sygnału zezwalającego na jednym z semaforów wyjazdowych „F<sup>2</sup>”, „G<sup>2</sup>” wyjeżdża składem ze stacji do obsługi bocznicy VITERRA SILOS Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn. Wagony na bocznicę są ciągnięte. Przed wyjazdem pociągu ze stacji Kętrzyn na bocznicę kierownik manewrów pociągu zdawczego powiadamia przedstawiciela bocznicy w celu otwarcia bramy wjazdowej, która jest w km. 0.076 kilometracji bocznicy. Kierownik manewrów po zatrzymaniu pociągu na szlaku Kętrzyn – Karolewo BSZ przed rozjazdem nr 100 – otwiera kluczem rozjazd nr 101 przekłada go w położenie (-), następnie wyjmując klucz z zamka rozjazdu 101(-) otwiera rozjazd 100 i układa drogę przebiegu na bocznicę, na tor zdawczy nr 110. Po wstrzymaniu ruchu pojazdów kołowych i pieszych na przejeździe w km 2,556 oraz sprawdzeniu czy droga przebiegu ułożona jest na właściwy tor podaje sygnał na uruchomienie taboru. Podczas obsługi bocznicy kierownik manewrów ma obowiązek dokonania oględzin rozjazdów, po których będą odbywały się jazdy manewrowe, sprawdzając stan przylegania iglic do opornic, działania zamknięć nastawczych oraz wskaźników zwrotnicowych i wykolejnicowych. Stwierdzone ewentualne nieprawidłowości zgłasza przedstawicielowi bocznicy VITERRA SILOS Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu – wstrzymuje wykonanie pracy manewrowej do czasu usunięcia usterek.

Za prawidłowe ułożenie dróg przebiegu dla jazd manewrowych odpowiedzialna jest drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika.

##### 2. Wjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z toru odbiorczego i powrót na stację Kętrzyn odbywa się następująco:

2.1 Po dokonaniu obsługi bocznicy i po upewnieniu się że nie ma przeszkód do jazdy po przygotowanej drodze przebiegu na tor odbiorczy nr 110 kierownik manewrów (lub na jego polecenie manewrowy) podaje stosowne sygnały dla maszynisty na jazdę na ten tor. Po dojechaniu do składu stojącego na torze nr 110, kierownik manewrów przygotowuje skład wagonów do zabrania z bocznicy. Po dokonaniu próby hamulca i wykonaniu czynności związanych z

odbiosem wagonów od przedstawiciela boczniczy VITERRA SILOS Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn, uzgadnia przez radiotelefon powrót pociągu po obsłudze boczniczy z dyżurnym ruchu stacji Kętrzyn. Po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu wyjeżdża składem pociągowym w kierunku stacji Kętrzyn. Po minięciu ostatnim wagonem rozjazdu nr 100, zatrzymuje pociąg, następnie przekłada rozjazd 100 i 101 w położenie zasadnicze, zamyka je w tym położeniu, wyjmuje klucz z zamka rozjazdu nr 101(+) i wyjeżdża w kierunku stacji Kętrzyn. Po otrzymaniu sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym B $\frac{1}{2}$  wjeżdża na stację Kętrzyn na tor wolny i zwraca klucz od rozjazdu 101(+) za pokwitowaniem.

### **3. Manewry na torach boczniczy.**

W przypadku potrzeby dokonania manewrów na terenie boczniczy:

- 3.1 Gdy jazdy manewrowe mają odbyć się na wszystkich torach boczniczy, kierownik manewrów po uzgodnieniu z przedstawicielem użytkownika boczniczy 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 boczniczy, drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika zobowiązana jest do powiadomienia użytkownika boczniczy o obsłudze boczniczy VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn, z wyjątkiemjazd licencjonowanego przewoźnika odbywających się wg uzgodnionego planu obsługi.
5. **Zasadniczo obsługa torów zdawczo-odbiorczych odbywa się ze stacji Kętrzyn pociągami zdawczymi.**

## **ROZDZIAŁ IV**

### **Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej**

#### **§ 32 Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.**

Podstawienia składów manewrowych na bocznicę dokonuje się na podstawie dwustronnej umowy zawartej pomiędzy licencjonowanym przewoźnikiem, a użytkownikiem boczniczy.

Z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo-odbiorczego nr 110 oraz torów ładunkowych i postojowych, jednorazowo na bocznicę można podstawić 27 wagonów czteroosiowe.

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. 8<sup>00</sup> - 9<sup>00</sup>.

Obsługa boczniczy 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. (20t/oś)

**§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.**

Na tory boczniczy zabroniony jest wjazd lokomotyw spalinowych serii **ST- 43; ST- 44; SM-48** oraz tych lokomotyw, których nacisk na oś przekracza 196 kN/oś.

**§37 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy kolejowej.**

Ruch lokomotyw innych licencjonowanych przewoźników kolejowych 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 żadnych urządzeń i środków trakcyjnych.

## **ROZDZIAŁ V**

### **Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej**

**§ 39 Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe.**

Tory boczniczy VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn 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.

Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spomiędzy taboru.

**§ 44 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.**

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

**§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.**

Obsadę drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika i jej wyposażenie ustala licencjonowany 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 kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy 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 taboru 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 warunki lokalne w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych bez włączania hamulców zespolonych, dozwolone jest przetaczanie do 10 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.**

Dla jazd manewrowych podczas obsługi toru zdawczego i odbiorczego przez licencjonowanego przewoźnika i 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 odczekanie płożów hamulcowych i całościową gospodarkę nimi odpowiada właściciel bocznic lub wyznaczony pracownik użytkownika bocznic VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn.

Płoże hamulcowe są oznaczone z jednej strony symbolem ELEW., a numerem kolejnym z drugiej strony.

Za właściwe użytkowanie płożów hamulcowych odpowiedzialny jest kierownik manewrów. Nie wolno używać płożów uszkodzonych.

Na terenie bocznic stosuje się płoże hamulcowe typu PL1 malowane na kolor czerwony.

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

Zabrania się wywożenia płożów hamulcowych poza teren bocznic.

W przypadku zauważenia uszkodzonych płożów hamulcowych kierownik manewrów 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 płozów hamulcowych.

Bocznica posiada płozy hamulcowe sztuk 16 rozmieszczone są następująco:

- na koziółku przy torze nr 101 - płozy hamulcowe sztuk 2,
- na koziółku przy torze nr 100 – płozy hamulcowe sztuk 2,
- na koziółku przy punkcie zdawczo-odbiorczym przy torze nr 110 – płozy hamulcowe sztuk 6,
- na koziółku przy torze nr 305 płozy hamulcowe sztuk 6.

Płozy hamulcowe należy zakładać na szynę w taki sposób, aby jedna z warg przylegała ściśle do główki szyny od strony wewnętrznej, natomiast podeszwa płoza objęta 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 kierownik manewrów porozumiewa się z przedstawicielem użytkownika bocznicy w celu ustalenia kolejności wagonów podstawianych na tor zdawczy lub odbiorczy.

Kierownik manewrów 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 podstawienia na punkty ładunkowe.

#### **§ 53 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.**

Podczas obsługi punktu zdawczo-odbiorczego drogi przebiegu przygotowuje drużyna manewrowa licencjonowanego 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 zdawczego lub 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 wykolejenie 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, tłuczeń, 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 bocznicy nie posiada wagi wagonowej.

## **§ 56 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.**

1. Przygotowanie bocznicy do pracy w warunkach zimowych należy do obowiązków użytkownika bocznicy.
  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 dojazdu i międzycytorzy,
    - 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 bocznic VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.

4. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na bocznicy 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 bocznicy jest wyznaczony pracownik bocznicy VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn

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.**

Wstęp na teren bocznicy jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.

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.

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,

- chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
  - chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.
5. Wchodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor.
6. Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą prostopadle do osi toru.
7. Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.
8. 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 boczniczy 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 wykolejenie,
  - 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 boczniczy VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn odbywa się na torze zdawczym nr 100 lub odbiorczym nr 110.
2. Ze strony licencjonowanego przewoźnika wagony przekazuje kierownik manewrów dokonującej obsługi boczniczy, a ze strony boczniczy wagony przyjmuje upoważniony pracownik użytkownika boczniczy.
3. Wagony przekazywane są przez licencjonowanego przewoźnika za wykazem zdawczym - R 25 lub R 26 sporządzonym przez pracownika licencjonowanego przewoźnika w trzech egzemplarzach. W wykazach muszą być zamieszczone pełne numery przekazywanych wagonów. Po dokonaniu przekazania wagonów jeden egzemplarz wykazu otrzymuje przedstawiciel boczniczy.

4. Obowiązkiem przedstawiciela użytkownika bocznicy 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 R 25 lub R 26,
  - 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 R 25 lub R 26 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 R 25 lub R26 o następującej treści: „Przesyłka do oclenia - rozładunek tylko w obecności funkcjonariusza celnego”.
7. W razie stwierdzenia uszkodzenia wagonu przedstawiciel bocznicy żąda komisijnego ustalenia stanu przesyłki z przedstawicielem licencjonowanego przewoźnika oraz sporządzenia odpowiedniego protokołu z ustalenia stanu przesyłki, którego kopię otrzymuje przedstawiciel bocznicy.
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 bocznicy, z której wynika, że wszelkie usterek, z którymi wagony próżne i ładowne przybyły na bocznicę, a które nie zostały odpisane w wykazie R 25 lub R26 obciążają użytkownika bocznicy.
10. W przypadku niestawienia się upoważnionego pracownika użytkownika bocznicy 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 bocznicy i pozostawia wagony na torze zdawczym lub odbiorczym. W takim przypadku przy jakichkolwiek nieprawidłowościach przy podstawionych wagonach użytkownik bocznicy nie może wnosić roszczeń w stosunku do licencjonowanego przewoźnika.
11. Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla bocznicy oraz po podpisaniu wykazu zdawczego R 25 lub R 26 przez przedstawiciela licencjonowanego przewoźnika i przedstawiciela użytkownika bocznicy, za stan wagonów odpowiada użytkownik bocznicy.
12. Listy przewozowe na wagony przybyłe na bocznicę odbiera od licencjonowanego przewoźnika upoważniony pracownik użytkownika bocznicy.

**§ 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 110.
2. Ze strony użytkownika boczniczy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony licencjonowanego przewoźnika wagony przyjmuje kierownik manewrów dokonującej obsługi boczniczy.
3. Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie wykazu R27 lub R28 - „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania” sporządzonego przez przedstawiciela użytkownika boczniczy.
4. Sporządzone zawiadomienie R 27 lub R 28 wyznaczony pracownik użytkownika boczniczy doręcza wraz z dokumentami dla kierownika manewrów licencjonowanego przewoźnika obsługującego bocznicę
5. Pracownik ten potwierdza odbiór zawiadomienia wpisując na wszystkich egzemplarzach R 27 lub R 28 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 boczniczy,
  - części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
  - numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadaniem zawiadomieniem R 27 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 boczniczy, dwa zabiera pracownik licencjonowanego przewoźnika.

## **ROZDZIAŁ VIII**

### **Zagadnienia dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.**

#### **§ 60 Przewóz towarów niebezpiecznych.**

Użytkownik boczniczy VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn 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 boczniczy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.**

#### **§ 61 Nadzór nad stanem technicznym.**

1. Diagnostyka, konserwacja rozjazdów, obchód torów na boczniczy pod względem przydatności do eksploatacji należy Właściciela Boczniczy VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn
2. Do prac związanych z całościowym utrzymaniem boczniczy należącym do użytkownika boczniczy 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 złączy,
  - podnoszenie osiadłego toru,
  - odwodnienie toru,
  - odchwaszczenie,
  - wymiana podkładów,
  - utrzymanie przejazdów,

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 i licencjonowanego przewoźnika 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.

**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 bocznicę (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicę).**

#### **§ 62 Wymagania kwalifikacyjne pracowników transportu kolejowego.**

Pracownicy związani z transportem kolejowym na bocznicę 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 bocznicę (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicę ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych).**

#### **§ 63 Obowiązki pracowników transportu kolejowego.**

Pracownicy użytkownika bocznicę związani z pracą transportu kolejowego bocznicę 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 bocznicę VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn.

Toromistrz (dróżnik obchodowy) zatrudniony przez właściciela bocznicę VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn 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.
2. Do wypadków i wydarzeń wynikających z eksploatacji bocznicy 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 bocznicy, przewoźnika PKP Cargo S.A. lub osobami postronnymi związane z ruchem taboru.
3. W razie zaistnienia wypadku lub wydarzenia na terenie bocznicy z:
  - pracownikami zarządcy infrastruktury lub przewoźnika,
  - pracownikami bocznicy VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn,
  - 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 bocznicy VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn.
6. Niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia użytkownik bocznicy jest obowiązany:
  - a) zorganizować pierwszą pomoc poszkodowanym w wypadku lub wydarzeniu,
  - b) zabezpieczyć miejsce wypadku, wydarzenia,
  - c) powiadomić:
    - dyżurnego ruchu stacji Kętrzyn
    - dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie,
    - dyspozytora licencjonowanego przewoźnika obsługującego bocznicę.
7. Użytkownik bocznicy jest obowiązany pisemnie zawiadomić o wypadku właściwe dla miejsca wypadku następujące podmioty:
  - 1) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
  - 2) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego,
  - 3) prokuraturę rejonową,
  - 4) komendę Policji,
  - 5) właściwego terenowo komenda miejskiej lub powiatowej Państwowej Straży Pożarnej
  - 6) oraz innych ustalonych adresatów.Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji.
8. Zadaniem komisji prowadzącej postępowanie w sprawach zdarzeń jest ustalenie:

- 1) okoliczności zdarzenia,
  - 2) przyczyn zdarzenia,
  - 3) wniosków zapobiegawczych.
9. W zależności od okoliczności i skutków zdarzenia postępowanie prowadzi:
- 1) komisja miejscowa - w sprawach zdarzeń powstałych podczas prac manewrowych oraz poważnych wypadków lub wypadków polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory oraz wskakiwania lub zeskakiwania z taboru,
  - 2) komisja zakładowa - w sprawach pozostałych wypadków.
10. Komisja miejscowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości komisji zakładowej do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.
11. Komisja zakładowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.
12. Skład komisji miejscowej oraz zakładowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.
13. Przewodniczącym komisji powypadkowej miejscowej oraz zakładowej jest przedstawiciel użytkownika bocznic.
14. 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 bocznicę reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z dnia 18 marca 2016 r. poz. 369).**

## ROZDZIAŁ XIII

**Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznicą 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 2214
Naczelnik PLK S.A. Sekcji Eksploatacji EtK . . . . .	87 444 1600
Dyżurny ruchu nastawni dysponującej stacji Kętrzyn.....	89 677 2993

## ROZDZIAŁ XIV

### Postanowienia końcowe.

#### § 66 Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin sporządzono w 6 jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- ✓ VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn cztery egzemplarze
- ✓ PKP PLK S.A. .... dwa egzemplarze

#### § 67 Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

Regulamin zawiera 30 stron i 1 załącznik.

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

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 bocznicy VITERRA SILOS Elbląg Sp. z o.o. ELEWATOR Kętrzyn,
  - licencjonowanego przewoźnika obsługującego bocznicę
- muszą być przeszkoleni dowodnie ze znajomości postanowień niniejszego regulaminu.





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