

VITERRA SILOS SP. Z O.O.

ul. Portowa 4;

82-300 Elbląg

Viterra Silos Sp. z o.o.

ul. Portowa 4

Viterra Silos Sp. z o.o.

ul. Portowa 4

82-300 Elbląg

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Viterra Silos Spółka z o.o Elewator Zbożowy w Trawnikach

Trawniki 444

21 – 044 Trawniki

Uzgodnił:

Zatwierdził:

18.03.2022

(data)

ZASTĘPCA DYREKTORA

Lech Olszawski

Podpis

28.03.2022

(data)

Viterra Silos sp. z o.o.

Adam Turon

Podpis

Viterra Silos sp. z o.o.

ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg

T: +48 55 234 10 55

NIP 9.

REGON 220636779

Spis treści

Spis treści.....	3
Rozdział I.....	6
Postanowienia ogólne.....	6
§ 1 Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.....	6
§ 2 Podstawy prawne eksploatacji bocznicy kolejowej.....	7
§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu.....	7
§ 4 Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznicy kolejowej.	8
§ 5 Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników bocznicy kolejowej.....	8
§ 6 Przeznaczenie bocznicy kolejowej.	8
§ 7 Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.....	8
§ 8 Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządców infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona lub od przewoźników kolejowych obsługującego bocznice.....	8
Rozdział II.....	9
Opis techniczny bocznicy kolejowej.....	9
§ 9 Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona.....	9
§ 10 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada,	9
§ 11 Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.....	9
§ 12 Tory bocznice – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna ze wskazaniem pojemności oraz ich pochylenie podłużne.	9
§ 13 Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przedstawiania zwrotnic rozjazdów.....	11
§ 14 Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.....	13
§ 15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.....	13
§ 16 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych... 13	
§ 17 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.	13
§ 18 Kolejowe obiekty inżynieryjne.	13
§ 19 Przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	13
§ 20 Oświetlenie bocznicy kolejowej.....	13
§ 21 Punkty ładunkowe.....	13
§ 22 Urządzenia ładunkowe.....	14
§ 23 Wagi wagonowe.....	14
§ 24 Bramy kolejowe.....	14
§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.....	14
§ 26 Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.....	14
§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice.....	14
§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne.....	16
§ 29 Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.....	16
§ 30 Środki łączności.....	16
ROZDZIAŁ III.....	17
Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona.....	17
§ 31 Zasady prowadzenia ruchu między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona.....	17
ROZDZIAŁ IV.....	19
Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.....	19
§ 32 Podstawianie wagonów na bocznice kolejową.	19

§ 33 Liczba obsługi i czas ich wykonywania.....	19
§ 34 Masa hamująca składów manewrowych.....	19
§ 35 Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	19
§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.	19
§ 37 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej.....	19
§ 38 Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona.....	19
ROZDZIAŁ V.....	20
Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej.....	20
§ 39 Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe.....	20
§ 40 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej.....	20
§ 41 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	20
§ 42 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.....	20
§ 43 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.....	20
§ 44 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.....	21
§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.....	21
§ 46 Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	21
§ 47. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.....	21
§ 48 Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, lub przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.....	21
§ 49 Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.	22
§ 50 Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.	22
§ 51 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	23
ROZDZIAŁ VI.....	24
Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznic kolejowej.....	24
§ 52 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	24
§ 53 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.....	24
§ 54 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.....	24
§ 55 Ważenie wagonów.....	25
§ 56 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	25
§ 57 Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.....	26
ROZDZIAŁ VII.....	28
Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.....	28
§ 58 Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.	28
§ 59 Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy.	29
ROZDZIAŁ VIII.....	30
Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	30
§ 60 Przewóz towarów niebezpiecznych.....	30
ROZDZIAŁ IX.....	31
Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.....	31
§ 61 Nadzór nad stanem technicznym.....	31
ROZDZIAŁ X.....	33
Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznic (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznic).....	33
§ 62 Wymagania kwalifikacyjne pracowników transportu kolejowego.....	33

ROZDZIAŁ XI.....	34
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).....	34
§ 63 Obowiązki pracowników transportu kolejowego.	34
ROZDZIAŁ XII.....	38
Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.....	38
§ 64 Postępowanie w razie wypadku.....	38
ROZDZIAŁ XIII.....	40
Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznicza kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.....	40
§ 65 Wykaz adresów i numerów telefonów.....	40
ROZDZIAŁ XIV.....	41
Postanowienia końcowe.....	41
§ 66 Rozdzielnik regulaminu.....	41
§ 67 Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.	41
§ 68 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.....	41
§ 69 Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.....	42
§ 70 Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu.	43
Załącznik nr 1.....	44
Plan Schematyczny boczniczy kolejowej Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach	44

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 1 Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

Niniejszy regulamin boczniczy opracowano na podstawie postanowień 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. Ml. 2010 nr 3 poz. 8 z dnia 26 lutego 2010 r.) . Regulamin uwzględnia obowiązujące postanowienia niżej wymienionych aktów prawnych:

- ✓ Ustawa Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984r. (tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 8),
- ✓ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. 2021 poz.1973 z późniejszymi zmianami),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 1065),
- ✓ Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.(tekst jednolity Dz. U.2021 poz. 1984),
- ✓ Rozporządzenie MI z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz. U.2015 poz.1476 z późniejszymi zmianami),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz.369),
- ✓ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. 2021 poz.2351 z późniejszymi zmianami),
- ✓ Rozporządzenia Ministra infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami oraz ich usytuowanie (Dz. U. 2015, poz. 1744),
- ✓ Ustawa o ochronie przeciwpożarowej z dnia 24 sierpnia 1991 r. (tekst jednolity Dz. U. 2021 poz. 869 z późniejszymi zmianami),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. 2010, Nr 109, poz. 719),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny (tekst jednolity Dz. U. 2003, Nr 169, poz. 1650 z późniejszymi zmianami),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996r. w sprawie rodzaju prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej (Dz. U. Nr 62, poz. 287 z 1996r.),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. 2021, poz. 101),

- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. 2015, poz. 1476),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz. U. 2020, poz. 1923),
- ✓ 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 (tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 1247).

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 bocznicach 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 bocznic.

§ 2 Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowych.

Bocznica eksploatowana jest na podstawie:

- udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej tor dojazdowy do bocznic i tory stacyjne będącej w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na zasadach określonych w regulaminie sieci
- Regulaminu Pracy Bocznic Kolejowych uzgodnionego z zarządcą infrastruktury kolejowej

Bocznica obsługiwana jest na podstawie:

- ✓ Ustawa Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. (tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 8)

§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu.

Postanowienia regulaminu obowiązują:

- pracowników Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator Zbożowy w Trawnikach 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 bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator Zbożowy w Trawnikach stosownie do czynności wykonywanych dla użytkownika bocznic.

§ 4 Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznic kolejowej.

Użytkownikiem bocznic jest Viterra Silos Spółka z o.o. z siedzibą w Elblągu ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg, Elewator Zbożowy w Trawniskach, Trawniki 444, 21-044 Trawniki zwanym w skrócie Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator Zbożowy w Trawniskach.

§ 5 Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników bocznic kolejowej.

Użytkownik bocznic nie udostępnia bocznic innym współużytkownikom.

§ 6 Przeznaczenie bocznic kolejowej.

Bocznica Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator Zbożowy w Trawniskach przeznaczona jest do przyjmowania i wysyłania 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 bocznica kolejowa jest połączona lub od przewoźników kolejowych obsługującego bocznicę.

Bocznica nie przyjęła do stosowania wewnętrznych przepisów zarządcy infrastruktury ani przewoźników kolejowych.

Rozdział II

Opis techniczny bocznicy kolejowej

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

Bocznicą Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator Zbożowy w Trawnikach jest bocznicą stacyjną, odgałęzia się od toru nr 5a stacji Trawniki, rozjazdem nr 14 w km 211,577 linii nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk.

Początek bocznicy usytuowany jest w km 0,193 toru dojazdowego nr 100.

§ 10 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada,

Bocznicą stanowi jeden okrąg nastawczy bez posterunków ruchu.

§ 11 Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest na torach nr 103 i 105 w kilometrze 1,238 i oznaczony jest tablicą z napisem „PZO” ustawioną na międzytorzu torów nr 103 i 105.

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

1. Długość ogólna torów bocznicy wynosi 2508,86m, a długość użyteczna torów bocznicy wynosi 573,9 m.
2. Maksymalna pojemność torów wynosi 31 wagonów czteroosiowych.
3. Długość użyteczna torów zdawczo – odbiorczych wynosi – 388,9 m, jednorazowo można podstawić 21 wagonów, w tym na tor nr 103 - 10 wagonów, a na tor nr 105 – 11 wagonów przyjmując 17 m, jako średnią długość wagonu towarowego.
4. Układ torów bocznicowych zapewnia dojazd do obsługi obiektów i punktów ładunkowych.
5. Profil podłużny toru dojazdowego do bocznicy wynosi 21,38 ‰.
6. Tory i rozjazdy bocznicy pobudowane są z szyn typu ciężkiego o dopuszczalnym nacisku na szynę 221 kN/oś.
7. Dla określenia długości ogólnej torów bocznicy pomiędzy charakterystycznymi ich punktami przyjęto oznaczenia:
 - PR** – początek rozjazdu,
 - UR** – ukres rozjazdu,
 - PM** – punkt matematyczny rozjazdu,
 - KO** – kozioł oporowy.
8. Wykaz torów bocznicy ze wskazaniem ich długości, maksymalnych pochyłeń i przeznaczeniem zawiera **Tabela Nr 1**

Tabela Nr 1. Wykaz torów

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach 4-osioowych	Pochylenie maksymalne torów w ‰	Uwagi
		Od	Do	m	Od	Do	m			
100	dojazdowy	PR 14	Gr. PKP	0,193	-	-	-	21,38	Tor dojazdowy do km 0,193 jest własnością PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	
		Gr. PKP	PM 102	1124,707						
101	ładunkowy	PM 102	PR 106	133,3	-	-	-	3,7		
101a	ładunkowy	PR 106	PR 108	229,7	UR 106	PR 108	185	0,67		
102	ochronny	PR 101	KO	106	UR 103	KO	-	5,8	na długości użytkowej toru pochylenie wynosi 1,2 ‰	
103	zdawczo - odbiorczy	PR 104	PR 107	300,8	UR 105	UR 07	177	3,7	na długości użytkowej toru pochylenie wynosi 0,67 ‰	
103a	żeberko	PR 108	KO	60	-	-	-	0,67		
104	trakcyjny	PR 103	KO	76,95	-	-	-	5,8	na długości 49 m od KO pochylenie toru wynosi 0 ‰	
105	zdawczo - odbiorczy	PM 102	PR 107	334,9	UR 104	UR107	211,9	2,18		
106	wyciągowy	PM 102	KO	142,5	-	-	-	5,8		

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

Wszystkie zwrotnice na terenie bocznicy są przestawiane ręcznie, przez pracowników drużyny manewrowej.

Wskaźniki latarni na zwrotnicach są nieoświetlone lub są zastąpione metalowymi atrapami.

Po zakończeniu pracy manewrowej zwrotnice powinny być przełożone w położenie zasadnicze. Zasadnicze położenie danej zwrotnicy oznaczone jest na przeciwwadze w ten sposób, że białe półkole przeciwwagi znajduje się u góry, a czarne u dołu.

Utrzymanie i konserwacja rozjazdów na terenie bocznicy należy do właściciela bocznicy firmy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach.

Wykaz zwrotnic i ich zasadnicze położenie zawiera **Tabela Nr 2.**

Tabela Nr 2. Wykaz zwrotnic i ich zasadnicze położenie

Nr rozjazdu, wykolejnicy	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania	Wyposażenie	Oświetlenie	Uzależnienie
101	na rozjazd nr 102	Ręcznie przez drużynę manewrową	tarczę	nieoświetlona	
102 a/b	na tor nr 101	Ręcznie przez drużynę manewrową	tarczę	nieoświetlona	Obsługuje drużyna manewrowa po pobraniu klucza od dyżurnego ruchu stacji Trawniki
102 c/d	na tor nr 106	Ręcznie przez drużynę manewrową	tarczę	nieoświetlona	
103	na tor nr 102	Ręcznie przez drużynę manewrową	tarczę	nieoświetlona	
104	na tor nr 105	Ręcznie przez drużynę manewrową	tarczę	nieoświetlona	
105	na tor nr 103	Ręcznie przez drużynę manewrową	tarczę	nieoświetlona	
106	na tor nr 101	Ręcznie przez drużynę manewrową	tarczę	nieoświetlona	
107	na tor nr 103	Ręcznie przez drużynę manewrową	tarczę	nieoświetlona	
108	na rozjazd nr 107	Ręcznie przez drużynę manewrową	tarczę	nieoświetlona	

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

Na torach bocznic nie ma wykolejnic.

§ 15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Na terenie bocznic zwrotnice nie są uzależnione.

§ 16 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Rozjazdy położone są w jednym okręgu nastawczym.

§ 17 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

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

§ 18 Kolejowe obiekty inżynieryjne.

W km 0,362 toru nr 100 dojazdowego do bocznic usytuowany jest przepust betonowy. Inne kolejowe obiekty inżynieryjne na terenie bocznic nie występują.

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

Na terenie bocznic są przejazdy kolejowo – drogowe:

- w km 0,451 w torze dojazdowym na bocznicę,
- w km 0,851 w torze dojazdowym na bocznicę,

§ 20 Oświetlenie bocznic kolejowej.

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

Oświetlenie włączane jest przez włącznik zmierzchowy. Czas oświetlenia torów i punktów ładunkowych powinien być zgodny z ramowym kalendarzem oświetlenia.

Oświetlenie zewnętrzne powinno być włączone bez względu na porę dnia w przypadku gęstej mgły, śnieżyicy lub innych niesprzyjających warunków atmosferycznych dla wykonania prac manewrowych i ładunkowych. W takich przypadkach kierownik manewrów (ustawiacz) przewoźnika zgłasza taką potrzebę pracownikowi bocznic.

Na torach bocznic za prawidłowe działanie oświetlenia odpowiedzialny jest właściciel bocznic.

§ 21 Punkty ładunkowe.

Na bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach równocześnie może być rozładowywany jeden wagon na torze nr 101a.

Na bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach znajdują się następujące punkty ładunkowe:

- tor nr 101a – w miejscu gdzie znajduje się kosz przyjęciowy – równocześnie może być załadowany 1 wagon. Załadunek wyklucza możliwość wyładunku na tym punkcie,
- tor nr 101a – przy silosach zbożowych za pomocą rur spadowych równocześnie może być ładowany 1 wagon,

Wyładunek węgla do zasieku znajdującego się przy torze nr 101a odbywa się przy użyciu dźwigu samochodowego.

§ 22 Urządzenia ładunkowe.

Urządzenia na i wyładunkowe na torach boczniczy:

- kosz przyjęciowy przy torze nr 101a do mechanicznego wyładunku zboża z wagonów przystosowanych do oddolnego rozładunku,
- redlery przy torze nr 101a do załadunku wagonów,
- rury zsypowe przy torze nr 101a do załadunku wagonów,
- taśmociągi,
- podnośniki czerpakowe,
- załadunek zboża dokonuje się systemem rurowym lub ręcznie w przypadku worków ze zbożem.

§ 23 Wagi wagonowe.

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

§ 24 Bramy kolejowe.

Teren boczniczy jest ogrodzony, na terenie boczniczy znajdują się dwie bramy w km 1,123 jedna na torze nr 100, druga na torze nr 102.

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

Zamykanie, otwieranie oraz prawidłowe zabezpieczenie bramy przed samoczynnym zamknięciem skrzydeł należy do obowiązków pracowników boczniczy.

§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Zgodnie z postanowieniami instrukcji Id -1 zachowana jest skrajnia budowli A. Na terenie boczniczy brak jest skrajnika. Na terenie boczniczy obowiązuje skrajnia taboru statyczna PN-70/K-02056

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

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

§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice.

Na boczniczy stosowane są sygnały podawane ręcznie oraz wskaźniki zgodne z przepisami wewnętrznymi.

Tablica z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” ustawiona jest w km 1,238 na międzytorzu torów nr 103 i 105. Tablica skierowana jest tłem w kierunku toru dojazdowego nr 100.

Wykaz miejsc ustawienia tablic, tarcz i wskaźników zawiera **Tabela Nr 3.**

Tabela Nr 3. Sygnały, tablice znaki o raz miejsce ich ustawienia

Lp.	Oznaczenie sygnałów tablic i znaków	Punkt ustawienia (w km)	Odnosi się do toru	Uwagi
1	Tablica oznaczająca punkt zdawczo – odbiorczy z napisem „PZO”	1,238	103 105	Tablica skierowana jest tłem w kierunku toru dojazdowego nr 100. Ustawiona jest na międzytorzu torów nr 103 i nr 105.
2	Tarcza zaporowa Z1 przy torach zakończonych kozłami oporowymi	-	do każdego toru zakończonego kozłem oporowym	Tarcza ustawiona jest z prawej strony każdego toru, patrząc w kierunku kozła oporowego
3	Wskaźniki ukresów rozjazdów W 17	-	do każdego z torów, w którym leży rozjazd	Ustawione między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów w miejscu gdzie odległość między osiami torów wynosi 3,5 m.
4	Tarcze zatrzymania D1 „Stój”	-	Na bramach kolejowych i w razie potrzeby	Ustawione w osi toru, do którego się odnosi.
5	Tablice „Przejazd przez wagę z prędkością 3 km/h”	1,190	101a	Ustawione z obu stron wagi wagonowej
6	Sygnały „Z1wg” i „Z2 wg”	1,190	101a	Sygnal umieszczony na budynku wagi wagonowej
7	Wskaźniki W 6a	-	100	Ustawia się z prawej strony toru krzyżującego się z drogą, przed przejazdem kolejowo - drogowym
8	Tm 24	0,777	100	Obsługiwana przez dyżurnego ruchu stacji Trawniki
9	Krzyże Św. Andrzeja	0,451 0,851	100 100	Ustawione przy przejazdach kolejowo - drogowych

§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne.

Użytkownik boczniczy nie posiada lokomotywy manewrowej. Praca manewrowa wykonywana jest przez drużynę manewrową licencjonowanego przewoźnika dokonującego obsługi boczniczy.

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

Użytkownik boczniczy nie posiada własnego lub dzierżawionego taboru kolejowego.

§ 30 Środki łączności.

Bocznicza posiada łączność telefoniczną ogólną do porozumiewania się z innymi przedsiębiorstwami.

Użytkownik boczniczy posiada łączność stacjonarną.

Numer telefonu do użytkownika boczniczy 81 – 585 62 62

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 torów stacji Trawniki na tor 103 zdawczo - odbiorczy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator Zbożowy w Trawnikach odbywa się następująco:

- 1.1. Po przybyciu pociągu na stację Trawniki, kierownik manewrów (ustawiacz) przewoźnika omawia z dyżurnym ruchu stacji Trawniki plan pracy manewrowej polegającej na sformowaniu składu manewrowego celem podstawienia na bocznicę. Odczepia lokomotywę, celem dokonania oblotu po torze wolnym zjazdu na skład wagonów, które przybyły pociągiem. Formuje na torze stacyjnym skład manewrowy do podstawienia na bocznicę.
- 1.2. Po przygotowaniu składu manewrowego kierownik manewrów (ustawiacz) przewoźnika pobiera od dyżurnego ruchu za pokwitowaniem klucz pod rozjazdu nr 102 i zgłasza gotowość wyjazdu jazdy manewrowej do obsługi bocznicy.
- 1.3. Wyjazd jazdy manewrowej z toru nr 5a stacji Trawniki odbywa się po otrzymaniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej
- 1.4. Wagony podstawiane na bocznicę są pchane, dlatego też na czole składu powinien znajdować się pracownik drużyny manewrowej lub też poprzedzać jazdę manewrową.
- 1.5. Jazdę manewrową należy zatrzymać przed rozjazdem nr 102. Kierownik manewrów (ustawiacz) przewoźnika lub na jego polecenie manewrowy układa drogę przebiegu na punkt zdawczo - odbiorczy na tor nr 103, przez rozjazdy nr 102, 104, 105. Po przygotowaniu drogi przebiegu podaje stosowne sygnały do jazdy na tor zdawczo – odbiorczy nr 103. Wagony pozostawiane są na tym torze w miejscu oznaczonym, jako punkt zdawczo-odbiorczy.
- 1.6. Wagony przeznaczone dla bocznicy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator Zbożowy w Trawnikach są następnie zabierane na punkty wyładunkowe.
- 1.7. Odbieranie wagonów przekazywanych z bocznicy odbywa się na torze nr 105.

2. Wyjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z toru zdawczo odbiorczego nr 103 lub 105 na tory stacji Trawniki odbywa się następująco:

- 2.1. Po dokonaniu obsługi bocznicy i po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do jazdy po przygotowanej drodze przebiegu kierownik manewrów (ustawiacz) przewoźnika lub na jego polecenie manewrowy podaje stosowne sygnały dla maszynisty na jazdę za rozjazd nr 102, gdzie jazda manewrowa musi zostać zatrzymana. Kierownik manewrów (ustawiacz) przewoźnika lub na jego polecenie manewrowy zamyka rozjazd 102 w położeniu zasadniczym. Następnie uzgadnia z dyżurnym ruchu stacji Trawniki jazdę manewrową z bocznicy na tory stacyjne.
- 2.2. Wjazd na stację Trawniki odbywa się po otrzymaniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej. Wagony zabierane z bocznicy są ciągnięone.

3. Manewry na torach bocznicy.

W przypadku potrzeby dokonania manewrów na terenie bocznicy:

- 3.1. Gdy jazdy manewrowe mają odbyć się w granicach toru nr 103 lub 105 kierownik manewrów przewoźnika po uzgodnieniu z przedstawicielem użytkownika bocznicy wg jego wskazań z zachowaniem warunków bezpieczeństwa podaje sygnały na uruchomienie manewrów wykonując jazdy w celu odpowiedniego ustawienia wagonów,
- 3.2. Kierownik manewrów (ustawiacz) lub manewrowy przewoźnika układa drogę przebiegu dla każdej zamierzonej jazdy manewrowej.
- 3.3. Przed zamierzonym wjazdem na tor zdawczo – odbiorczy bocznicy drużyna manewrowa przewoźnika zobowiązana jest do powiadomienia użytkownika bocznicy o obsłudze bocznicy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator Zbożowy w Trawnikach.
- 3.4. Zasadniczo obsługa torów zdawczo - odbiorczych odbywa się ze stacji Trawniki przez rozjazdy nr 102, 104, 105 przy wykorzystaniu toru dojazdowego nr 100.

ROZDZIAŁ IV

Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

§ 32 Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

Podstawienia na bocznicę składów manewrowych ze stacji Trawniki na bocznicę dokonuje licencjonowany przewoźnik realizujący bezpośrednio przewóz przesyłek wg Umów zawartych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w oparciu o Regulamin Sieci.

Z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo-odbiorczego nr 103 (177 m) jednorazowo na bocznicę można podstawić 10 wagonów czteroosiowych. Przy podstawianiu wagonów należy uwzględnić długość użyteczną określoną w § 12.

§ 33 Liczba obsług i czas ich wykonywania.

Przewoźnik kolejowy podstawia wagony na tory zdawczo – odbiorcze bocznicy i zabiera je z tych torów na podstawie planu obsługi bocznicy ustalanego każdorazowo przy zmianie rozkładu jazdy pociągów. Plan obsługi bocznicy opracowuje przewoźnik kolejowy uwzględniając wnioski właściciela bocznicy. Organizacja terminów i kolejność obsługi bocznicy powinna być ustalona pomiędzy użytkownikiem bocznicy a przewoźnikiem.

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

§ 34 Masa hamująca składów manewrowych.

Dla składów manewrowych z czynnym hamulcem zespolonym wykonujących pracę manewrową na torach bocznicy należy przyjąć dla drogi hamowania 400 m i prędkości do 10 km/h – 6 % dla wymaganej masy hamującej. Dla składów manewrowych z czynnym hamulcem zespolonym przy jeździe manewrowej na i z bocznicy z i do stacji Trawniki obowiązuje 26 % dla wymaganej masy hamującej. Składy muszą być połączone na hamulec zespolony, lecz ilość wagonów bez czynnego hamulca zespolonego w jednej grupie nie może być większa niż 3 wagony.

§ 35 Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Tory i rozjazdy bocznicy zbudowane są z szyn typu średniego S 42 o dopuszczalnym nacisku na szynę 196 kN/oś.

§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Po torach bocznicy mogą kursować bez ograniczeń wszystkie serie wagonów dwu i czteroosiowych oraz spalinowych lokomotyw manewrowych.

§ 37 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.

Po torach bocznicy może odbywać się ruch lokomotyw licencjonowanych przewoźników.

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

Bocznica nie posiada swojej lokomotywy manewrowej.

ROZDZIAŁ V

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

§ 39 Podział boczniczy kolejowej na rejon manewrowe.

Tory boczniczy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator Zbożowy w Trawnikach stanowią jeden rejon manewrowy.

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

Prędkość jazdy po torach boczniczy nie może przekraczać 10 km/h z wyjątkiem następujących ograniczeń:

- podczas dojazdu na punkty ładunkowe do stojących wagonów oraz wjeździe na wagę wagonową - 3 km/h.
- przy jeździe obok ramp, placów składowych i urządzeń rozładunkowych oraz jazdy z wagonami po torach terenu zamkniętego boczniczy podczas spychania wagonów - 5 km/h,
- przy jeździe lokomotywą luzem po torach terenu zamkniętego boczniczy - 10 km/h,
- podczas jazdy po torze dojazdowym nr 100 - 15 km/h.

§ 41 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Wagony podczas manewrowania na torach boczniczy mogą być ciągnięte lub pchane. Podczas manewrowania wagonami naprzód należy zachować szczególną ostrożność, a na stopniu pierwszego pchanego wagonu powinien znajdować się pracownik drużyny manewrowej, który musi mieć możliwość podawania sygnałów bezpośrednio maszyniście. W przypadku braku stopnia lub pomostu na pierwszym wagonie jazda manewrowa powinna być poprzedzana pieszo przez pracownika drużyny manewrowej.

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 podstawiane na bocznicę powinny być pchane, a zabierane ciągnięte.

§ 43 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

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

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

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

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

§ 44 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

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

§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

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

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

W czasie jazdy manewrowej przez przejazdy kolejowo – drogowe znajdujące się w torze dojazdowym nr 100 należy zachować szczególną ostrożność. Manewry przez przejazdy kolejowo – drogowe mogą się odbywać po spełnieniu poniższych warunków:

- prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h,
- przy zbliżaniu się do przejazdu kolejowo – drogowego maszynista zobowiązany jest podać sygnał „Baczność”
- w przypadku pchania składu manewrowego, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

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

Ze względu na maksymalne pochylenie torów powyżej 10,0 ‰ w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych dozwolone jest przetaczanie do 3 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 bocznicy 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 płozą 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 płozą 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 zdawczo-odbiorczego przez przewoźnika i innych jazd manewrowych drogi przebiegu przygotowuje drużyna manewrowa 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 przewoźnika.

§ 50 Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

Za właściwe odczowanie płozów hamulcowych i całościową gospodarkę nimi odpowiada właściciel bocznicy lub wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach.

Płozy hamulcowe są oznaczone z jednej strony trwale znakami bocznicy a numerem kolejnym z drugiej strony.

Za właściwe użytkowanie płozów hamulcowych podczas wykonywania pracy manewrowej odpowiedzialny jest kierownik manewrów (ustawiacz). Nie wolno używać płozów uszkodzonych.

Na terenie bocznicy stosuje się płozy hamulcowe uniwersalne typu PL3 malowane na kolor pomarańczowy.

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

Zabrania się wywożenia płożów hamulcowych poza teren bocznicy.

W przypadku zauważenia uszkodzonych płożów hamulcowych kierownik manewrów obowiązany jest przekazać je wyznaczonemu pracownikowi bocznicy i żądać wydania w zamian nowych.

Za stan techniczny odpowiedzialny jest pracownik bocznicy (manewrowy/ zwrotniczy).

§ 51 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do drużyny manewrowej przewoźnika.

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

Bocznica posiada 16 płożów hamulcowych typu PL3 uniwersalnych pomalowanych na kolor pomarańczowy, które rozmieszczone są następująco:

- w stojaku na międzytorzu torów nr 103 i 105 w pobliżu tablicy „PZO” - 8 sztuk,
- w stojaku na międzytorzu torów nr 101 i 103 w pobliżu silosów zbożowych – 4 sztuki,
- w stojaku w pobliżu rozjazdu nr 109 – 4 sztuki.

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

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

Płożów 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 splywami.

Zabrania się wywożenia i wynoszenia płożów hamulcowych poza teren bocznicy.

ROZDZIAŁ VI

Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej.

§ 52 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

Przed planową obsługą kierownik manewrów (ustawiacz) przewoźnika porozumiewa się z przedstawicielem użytkownika bocznic w celu ustalenia kolejności wagonów podstawianych na tor zdawczo - odbiorczy.

Po podstawieniu wagonów na tor zdawczo – odbiorczy kierownik manewrów (ustawiacz) przekazuje wagony użytkownikowi bocznic.

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

§ 53 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Podczas obsługi punktu zdawczo-odbiorczego drogi przebiegu układu na gruncie pracownik drużyny manewrowej przewoźnika. Zobowiązany jest on do sprawdzenia prawidłowości 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 przewoźnika.

§ 54 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.

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

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, co najmniej:
 - a. 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nieujęte 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 pkt. 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.

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

§ 56 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

1. Przygotowanie bocznic do pracy w warunkach zimowych należy do obowiązków użytkownika bocznic.
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 międzytorzy,
 - sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać.

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

3. Użytkownik bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.
4. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na bocznicach 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 bocznic jest wyznaczony pracownik bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach.
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.

Wchodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor.

Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą prostopadle do osi toru.

Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.

Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej:

- 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.
- przy przetaczaniu wagonów na torach bocznicy 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.

Przekazywanie przez przewoźnika wagonów ładownych i próżnych przeznaczonych dla bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach odbywa się na torze zdawczo – odbiorczym nr 103.

Ze strony przewoźnika wagony przekazuje kierownik manewrów (ustawiacz) drużyny manewrowej przewoźnika dokonującej obsługi bocznic, a ze strony bocznic wagony przyjmuje upoważniony pracownik użytkownika bocznic.

Wagony przekazywane są przez pracownika przewoźnika na podstawie dokumentów - wykazów określonych w Umowie przewozowej.

W wykazach muszą być zamieszczone pełne numery przekazywanych wagonów. Po dokonaniu przekazania wagonów jeden egzemplarz wykazu otrzymuje przedstawiciel bocznic.

Obowiązkiem przedstawiciela użytkownika bocznic odbierającego, przyjmującego wagony - przesyłki jest sprawdzenie stanu przesyłki i wagonów.

W szczególności należy zwrócić uwagę na:

- uszkodzenia lub naruszenia przesyłek,
- czy wagony są prawidłowo załadowane,
- czy nieaktualne napisy i nalepki zostały usunięte,
- zgodność numerów wagonów z wykazem zdawczym,
- 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

Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości, braki, uszkodzenia wagonów należy odnotować w wykazie potwierdzając zapis podpisem zdającego i przyjmującego na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego.

Przy przekazywaniu przesyłek celnych winna być umieszczona adnotacja w wykazach o następującej treści: „Przesyłka do oclenia - rozładunek tylko w obecności funkcjonariusza celnego”.

W razie stwierdzenia uszkodzenia wagonu przedstawiciel bocznic żąda komisijnego ustalenia stanu przesyłki z przedstawicielem przewoźnika oraz sporządzenia odpowiedniego protokołu z ustalenia stanu przesyłki, którego kopię otrzymuje przedstawiciel bocznic.

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.

Obowiązek odnotowywania w wykazach usterek stanu technicznego wagonów jest związany z odpowiedzialnością użytkownika bocznic, z której wynika, że wszelkie

usterki, z którymi wagony próżne i ładowne przybyły na bocznicę, a które nie zostały odpisane w wykazie obciążają użytkownika bocznicy.

W przypadku nie stawienia się upoważnionego pracownika użytkownika bocznicy na punkcie zdawczo - odbiorczym w czasie wyznaczonym na obsługę celem przyjęcia podstawionych przez przewoźnika wagonów - przesyłek, przedstawiciel przewoźnika odnotowuje w wykazie nieobecność przedstawiciela bocznicy i pozostawia wagony na torze zdawczo - odbiorczym. W takim przypadku przy jakichkolwiek nieprawidłowościach przy podstawionych wagonach użytkownik bocznicy nie może wnosić roszczeń w stosunku do przewoźnika.

Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla bocznicy oraz po podpisaniu wykazu przez przedstawiciela przewoźnika i przedstawiciela użytkownika bocznicy, za stan wagonów odpowiada użytkownik bocznicy.

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

1. Przekazywanie wagonów gotowych do zabrania przez przewoźnika próżnych i ładownych odbywa się na torze zdawczo - odbiorczym nr 105.
2. Ze strony użytkownika bocznicy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony przewoźnika wagony przyjmuje kierownik manewrów (ustawiacz) drużyny manewrowej przewoźnika dokonującej obsługi bocznicy.
3. Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie dokumentów określonych w Umowie przewozowej - sporządzonych przez przedstawiciela użytkownika bocznicy.
4. O przygotowanych wagonach gotowych do zabrania użytkownik bocznicy powiadamia telefonicznie przewoźnika.
5. Przyjmujący wagony ze strony przewoźnika kierownik manewrów (ustawiacz) 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 bocznicy,
 - części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
 - numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadanym dokumentem na podstawie, którego wagony są przekazywane.
6. Wszelkie usterki i nieprawidłowości powinny być odnotowane na wszystkich trzech egzemplarzach dokumentu zgodnego z Umową przewozową i podpisane przez obie strony, tj. zdającego i przyjmującego. Jeden egzemplarz pozostaje dla bocznicy, dwa zabiera pracownik przewoźnika.

ROZDZIAŁ VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

§ 60 Przewóz towarów niebezpiecznych.

Użytkownik boczniczy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach nie otrzymuje, jak również nie nadaje towarów zaliczanych zgodnie z Regulaminem RID i Załącznikiem nr 2 do umowy SMGS towarów niebezpiecznych.

ROZDZIAŁ IX

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

§ 61 Nadzór nad stanem technicznym.

Diagnostyka, konserwacja rozjazdów, obchód torów na bocznicy pod względem przydatności do eksploatacji należy Właściciela Bocznicy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach.

Do prac związanych z całościowym utrzymaniem bocznicy należącym do użytkownika bocznicy wchodzi:

- konserwacja,
- przeglądy bieżące,
- remonty średnie,
- remonty kapitalne nawierzchni i podtorza.

Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:

- czyszczenie żłobków na przejazdach,
- usuwanie śniegu i lodu z torów,

Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń należy:

- wymiana pojedynczych złącz,
- 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 bocznicy zobowiązany jest do dokonania badania (przez upoważnione osoby) stanu technicznego torów bocznicy zgodnie z Art. 62 Prawa Budowlanego.

Podczas wykonywania robót na bocznicy 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 torowych użytkownik boczniczy powiadamia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zakład Linii Kolejowych w Lublinie oraz zainteresowanych przewoźników celem poinformowania drużyn manewrowych o zakresie wykonywanych prac, przewidywanym terminie ich zakończenia oraz o wynikających z tego tytułu obostrzeniach.
- e. Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.

ROZDZIAŁ X

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

§ 62 Wymagania kwalifikacyjne pracowników transportu kolejowego.

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

- manewrowego,
- toromistrza lub dróżnika obchodowego,

winni spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra.

ROZDZIAŁ XI

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

§ 63 Obowiązki pracowników transportu kolejowego.

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

Pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego:

1. maszynista pojazdu spalinowego,
2. kierownik manewrów (ustawiacz),
3. manewrowy,

winni zapoznać się dowodnie z treścią niniejszego regulaminu, oraz posiadać odnotowaną autoryzację dotyczącą boczniczy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach.

Obowiązki pracowników boczniczy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach związanych z pracą transportu kolejowego.

Obowiązki Kierownika transportu Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach:

1. Sprawuje bezpośredni nadzór nad całokształtem prac związanych z eksploatacją boczniczy, prawidłowym jej funkcjonowaniem i wyposażeniem zgodnie z postanawianiami niniejszego Regulaminu.
2. Wydaje decyzje i polecenia dotyczące utrzymania technicznego boczniczy podległym pracownikom oraz sprawuje bezpośredni nadzór i kontrolę, jakości oraz prawidłowości wykonywania pracy przez podległy personel.
3. Opracowuje plan pracy boczniczy w zakresie obsługi poszczególnych punktów ładunkowych i sprawuje nadzór nad prawidłową jego realizacją oraz terminowym przyjmowaniem i przekazywaniem wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym oraz sporządzaniem protokołów wewnętrznych na stwierdzone braki i uszkodzenia przesyłek i taboru.
4. Sprawuje nadzór nad prawidłowym i terminowym obiegiem podstawowej dokumentacji w relacji przewoźnik – bocznicza i odwrotnie.
5. Przyjmuje zgłoszenia z punktów ładunkowych o gotowości do zabrania wagonów po czynnościach za lub wyładunkowych oraz niezwłocznie poleca manewrowemu/zwrotniczemu sporządzenie odpowiedniej dokumentacji o wagonach gotowych do zabrania.
6. Dokonuje powiadomienia przewoźnika o wagonach gotowych do zabrania.
7. Sprawuje nadzór na nad przestrzeganiem terminowego obrotu wagonów na boczniczy i wykorzystaniem ładowności wagonów.

8. Odpowiada za zabezpieczenie ciągłości pracy urządzeń, poprzez ścisłą współpracę ze służbami technicznymi w zakresie zabezpieczenia gotowości eksploatacyjnej urządzeń transportowych i rozładunkowych, zgłasza potrzeby w zakresie konieczności wykonania remontów i napraw.
9. Uczestniczy w komisyjnym za i rozładunku przesyłek wagonowych i podpisuje protokoły z tych czynności.
10. Sprawuje nadzór nad sprawnością i bezpieczeństwem prac manewrowych, a w szczególności prowadzonych przy obsłudze punktów ładunkowych.
11. Sprawuje nadzór nad właściwym prowadzeniem dokumentacji związanej z przybyciem, nadawaniem wagonów i przesyłek.
12. Dokonuje ważenia wagonów, po sprawdzeniu na gruncie czy wagi bocznicowe są sprawne, czy nie są zastawione taborem oraz czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ludzi i taboru podczas manewrów przez wagę.
13. Uczestniczy w pracach komisji kolejowych prowadzących postępowanie w sprawie zaistnienia zdarzeń na terenie bocznic.
14. Organizuje akcję ratunkową w przypadku zaistnienia wypadku z ludźmi lub taborem na torach bocznic.
15. Sprawuje nadzór nad stanem technicznym bocznic (torów, rozjazdów, przejazdów, placów ładunkowych) i dokonuje ich okresowej kontroli.
16. Podejmuje środki zaradcze w przypadkach zakłóceń normalnej pracy transportu kolejowego wskutek awarii, wypadków, złych warunków atmosferycznych itp.
17. Zapoznaje z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz z wszelkimi w nim zmianami, wszystkich pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznic, za pokwitowaniem (podpisem) z datą przyjęcia do wiadomości.
18. Zapoznaje pracowników zatrudnionych w transporcie kolejowym z wszelkimi zmianami w obowiązujących przepisach, instrukcjach i zarządzeniach.
19. Utrzymuje w stanie aktualnym Regulamin oraz przepisy, instrukcje i zarządzenia będące w posiadaniu bocznic.
20. Sprawuje nadzór nad przestrzeganiem przez podległych pracowników postanowień niniejszego Regulaminu oraz innych przepisów i instrukcji dotyczących pracy bocznic, przepisów BHP i Ppoż oraz zarządzeń wewnętrznych.
21. Dokonuje doraźnej kontroli prawidłowości wykonywania pracy na poszczególnych stanowiskach wykonawczych.
22. Sprawuje nadzór nad efektywnym wykorzystaniem czasu pracy i przestrzeganiem dyscypliny pracy przez podległy personel.
23. Odpowiada za zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy podległego personelu oraz sprawuje nadzór nad terminowym przeprowadzaniem badań okresowych pracowników.
24. Odpowiada za zapewnienie instruktazu i szkoleń podległego personelu, w tym szkoleń okresowych, egzaminów kontrolnych oraz prowadzi stosowną dokumentację w tym zakresie.

25. Wykonuje inne polecenia zwierzchników służbowych związane z funkcjonowaniem transportu na boczniczy.

Obowiązki manewrowego/ zwrotniczego

1. Dokonuje oględzin rozjazdów na terenie boczniczy, a ich wynik odpisuje w Dzienniku oględzin rozjazdów D-831. W przypadku stwierdzenia usterek powiadamia o tym fakcie Kierownika transportu.
2. Dokonuje bieżącej konserwacji rozjazdów, smaruje części trące, dokręca śruby i wkręty, oraz czyści żłobki przejazdów kolejowo – drogowych.
3. Na polecenie Kierownika transportu sporządza Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania.
4. W okresie zimowym dokonuje:
 - sprawdzenia czy wskaźniki na wagach są dostatecznie widoczne,
 - oczyszczenia ze śniegu i lodu pomostów i ruchomych urządzeń wagowych oraz bezpośrednio przyległych do nich torów,
 - posypywania piaskiem miejsc śliskich w rejonach wag wagonowych.
5. Uczęszcza na pouczenia okresowe.
6. Ponosi odpowiedzialność z prawidłowe i terminowe otwieranie i zamykanie bram wjazdowych na teren boczniczy oraz prawidłowe zabezpieczenie skrzydeł bramy przed samoczynnym zamknięciem.
7. Wykonuje inne polecenia zwierzchników służbowych związane z funkcjonowaniem transportu na boczniczy.

Obowiązki brygadzysty ładunkowego:

1. Sprawuje bezpośredni nadzór nad wyładunkiem i załadunkiem wagonów zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwem pracowników zatrudnionych przy pracach ładunkowych.
2. Sprawdza przydatność wagonów pod załadunek i zgłasza wszelkie zauważone nieprawidłowości Kierownikowi transportu.
3. Sprawuje nadzór nad prawidłowym i należyтым składowaniem towarów z zachowaniem skrajni.
4. Odpowiada za prawidłowe oczyszczenie wagonów przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na punkty ładunkowe oraz by urządzenia ładunkowe zostały usunięte z wagonów i torów na przepisową odległość.
5. Ponosi odpowiedzialność za prawidłowe zdanie wagonów po wyładunku lub załadunku, sprawdza czy drzwi, klapy zsypane, burty są pozamykane, a części ruchome pozakładane na właściwe miejsca.
6. Sprawdza czy wagony podstawione na punkty ładunkowe są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem lub przetoczeniem się.
7. Sprawuje nadzór nad właściwym stanem urządzeń i przyborów ładunkowych.
8. Zgłasza Kierownikowi transportu o wszelkich trudnościach i przeszkodach mających wpływ na opóźnienie czynności ładunkowych.

9. Zgłasza Kierownikowi transportu o zaistniałych wypadkach i wydarzeniach przy pracy.
10. Ściśle przestrzega przepisów i instrukcji w zakresie pracy ładunkowej, przepisów BHP, przeciwpożarowych oraz postanowień niniejszego Regulaminu.

Toromistrz (dróżnik obchodowy) zatrudniony przez właściciela bocznicy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach (system zlecony) wykonuje obowiązki w następującym zakresie:

- dokonuje obchodu torów i oględzin rozjazdów zgodnie i instrukcją utrzymania infrastruktury kolejowej,
- wykonuje przeglądy bieżące torów,
- zgłasza Kierownikowi transportu konieczność wykonania prac w torach i rozjazdach niezbędnych do bezpiecznego wykonywania pracy manewrowej,
- odnotowuje wykonane czynności w stosownej dokumentacji.

Wspólne obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego:

1. Pracownikom zabrania się:
 - zgłaszania się do pracy w stanie nietrzeźwym oraz spożywania w czasie pracy napojów alkoholowych,
 - wykonywania pracy bez przepisowej odzieży ochronnej, środków ochrony osobistej i przyborów sygnałowych,
 - stosowania sygnałów dotyczących ruchu kolejowego niezgodnych z przepisami wewnętrznymi
2. Pracownicy związani z pracą transportu kolejowego są zobowiązani:
 - posiadać złożone i wymagane na danym stanowisku egzaminy kwalifikacyjne,
 - uczęszczać na szkolenia zawodowe, poddawać się wymaganym egzaminom,
 - poddawać się okresowym badaniom lekarskim,
 - znać dokładne wymagane na danym stanowisku pracy przepisy, instrukcji, zarządzenia, BHP, przeciwpożarowe oraz postanowienia niniejszego regulaminu,
 - na polecenie zwierzchnika podejmować pracę w czasie nieprzewidzianym harmonogramem pracy,
 - zwracać uwagę na zagwarantowanie bezpieczeństwa współpracownikom, osobom postronnym przebywającym na bocznicy,
 - w przypadku stwierdzenia uszkodzeń torów, rozjazdów lub sygnałów zagrażających bezpieczeństwu ruchu spowodować wszelkimi dostępnymi sposobami zabezpieczenie zagrożonego miejsca i poinformować o tym zainteresowane osoby,
 - zgłaszać się na zarządzenia zwierzchnika w wyznaczonym terminie na odprawy lub narady produkcyjne.

ROZDZIAŁ XII

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

§ 64 Postępowanie w razie wypadku.

Przez wypadek kolejowy rozumie się niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujący negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska. Do wypadków zalicza się min. kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.

Incydent kolejowy – jest to każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Do wypadków i wydarzeń wynikających z eksploatacji bocznic 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 kolejowo - drogowych i przejściach związane z ruchem taboru,
- wszystkie wypadki z pracownikami bocznic, przewoźnika lub osobami postronnymi związane z ruchem taboru.

W razie zaistnienia wypadku lub wydarzenia na terenie bocznic z:

- pracownikami zarządcy infrastruktury lub przewoźnika,
- pracownikami bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach,
- 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 bocznic Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach

Niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia użytkownik bocznic jest obowiązany:

1. zorganizować pierwszą pomoc poszkodowanym w wypadku lub wydarzeniu,
2. zabezpieczyć miejsce wypadku, wydarzenia,
3. powiadomić:
 - dyżurnego ruchu stacji Trawniki,
 - dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych w Lublinie,
 - przewoźnika

- członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznicy,
- Przewodniczącego PKBWK,
- oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia

Użytkownik bocznicy właściwy dla miejsca zdarzenia jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu następujące podmioty:

- Przewodniczącego PKBWK,
- Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,

oraz w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwą miejscowo:

- prokuraturę rejonową,
- komendę Policji,
- jednostkę Żandarmerii Wojskowej

Zawiadomienie o zdarzeniu powinno być przekazane nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia, a jego treść powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.

Zadaniem komisji kolejowej prowadzącej postępowanie w sprawach zdarzeń jest ustalenie:

- 1) okoliczności i przyczyn zdarzenia,
- 2) szacunkowe określenie rozmiaru strat,
- 3) wniosków zapobiegawczych.

Skład komisji kolejowej do badania danego zdarzenia wskazują spośród osób upoważnionych kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.

Przewodniczącego komisji kolejowej powołuje kierownik jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury albo użytkownika bocznic kolejowej, biorącej udział w transporcie kolejowym właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu.

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.

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

ROZDZIAŁ XIII

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

§ 65 Wykaz adresów i numerów telefonów.

Nazwa instytucji	Adres	Numer telefonu
Pogotowie ratunkowe	Piaski	999
Straż Pożarna	Trawniki	998
Policja	Świdnik	997 lub 112

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zakład Linii Kolejowych w Lublinie:

Dyrektor		81 – 472 33 10
Z-ca Dyrektora ds. eksploatacyjnych	Lublin ul. Okopowa 5	81 – 472 33 40
Naczelnik Działu Eksploatacji		81 – 472 54 43
Naczelnik Sekcji Eksploatacji	Chełm ul. Okszowska 12b	82 – 59 08 301
Dyżurny ruchu nastawni dysponującej stacji Trawniki	Trawniki	81 – 472 24 61

PKP CARGO S.A. - Wschodni Zakład Spółki:

Dyrektor		81 – 472 33 10
Z-ca Dyrektora ds. handlowych	Lublin ul. Rataja 15	81 – 472 5760
Dyspozytor zmianowy		81 – 472 54 71
Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach	Trawniki 444	81 – 585 62 62

ROZDZIAŁ XIV

Postanowienia końcowe.

§ 66 Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin sporządzono w 5 jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach	dwa egzemplarze
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	dwa egzemplarze
PKP CARGO S.A.	jeden egzemplarz

§ 67 Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

Regulamin zawiera 43 strony i 1 załącznik.

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

Wszystkie zmiany w Regulaminie w zakresie dotyczącym współpracy bocznicy z zarządcą infrastruktury powinny być przedstawione do uzgodnienia w Zakładzie Linii Kolejowych w Lublinie.

Wprowadzając zmiany i uzupełnienia do Regulaminu należy uwzględnić wszystkie jego egzemplarze wymienione w § 66.

Zmiany można wprowadzać odręcznie. Nieaktualną treść Regulaminu należy skreślić kolorem czerwonym w taki sposób, aby unieważniony zapis można było odczytać. Wprowadzone zmiany w tekście oznacza się kolorem czerwonym na marginesie strony, wpisując w kółku kolejny numer zmiany, który jest zgodny z numerem bieżącym wpisanym w skorowidzu zmian i uzupełnień.

W przypadku, gdy dokonanie zmiany sposobem odręcznym spowoduje, że tekst stanie się nieczytelny, dozwolona jest wymiana poszczególnych kart Regulaminu lub jego załączników. Nowe karty muszą posiadać widoczny zapis w nagłówku strony z numerem i datą dokonania zmiany w następującym formacie:

Regulamin Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach strona zmiana nr
... z dnia

Zmiany w formie nowych kart należy przestać do uzupełnienia wszystkim posiadaczom poszczególnych egzemplarzy.

§ 68 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

Pracownicy stykający się bezpośrednio z pracą transportu kolejowego powinni zapoznać się z postanowieniami Regulaminu oraz ze wszystkimi zmianami i uzupełnieniami wniesionymi do niego. Przyjęcie do wiadomości postanowień niniejszego Regulaminu winno być udokumentowane własnoręcznym podpisem pracownika z odnotowaniem daty złożenia podpisu.

Pracownicy:

- użytkownika bocznicy Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach,
- przewoźnika

muszą być przeszkoleni dowodnie ze znajomości postanowień niniejszego regulaminu.

Załącznik nr 1

Plan Schematyczny bocznicy kolejowej Viterra Silos Sp. z o.o. Elewator w Trawnikach