Egz. Nr. 3

Glenport Sp. z o.o.

ul. Portowa 4

82-300 Elbląg

REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Glenport Sp. z o.o.
na stacji Szamotuły

Regulamin niniejszy, zawierający 34 ponumerowanych kart sporządzony został w **6** jednobrzmiących egzemplarzach.

U Z G O D N I O N O:

z zarządcą infrastruktury kolejowej:

Poznań, dnia 22.02 2017 r.

ZASTĘPCA DYREKTORA

Bogdan Nowicki

.....

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
W POZNANIU
61-875 Poznań, al. Niepodległości 8

Z A T W I E R D Z A M:

Elbląg, dnia 22.02 2017 r.

GLENPORT
Spółka z o.o.

Adam Turoń

GLENPORT Spółka z o.o.

Mirosława Chmurkowska

Regulamin obowiązuje od dnia 22.02 2017 r.

Spis treści

1. Postanowienia ogólne. 5
1.1.Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu. 5
1.2.Prawna eksploatacja bocznicy kolejowej. 7
1.3.Zakres obowiązywania regulaminu. 7
1.4.Użytkownik bocznicy kolejowej. 7
1.5.Współużytkownicy bocznicy kolejowej. 7
1.6.Przeznaczenie bocznicy kolejowej. 7
1.7.Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. 7
1.8.Zakres stosowania przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury, z którego torami bocznica jest połączona i przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę. 8

2.Opis techniczny. 8
2.1.Położenie bocznicy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona. 8
2.2.Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada. 8
2.3.Lokalizacja punktu zdawczo odbiorczego. 8
2.4.Tory bocznicowe. 8
2.4.1.Wykaz torów, ich przeznaczenia, długość ogólna i użyteczna oraz pojemność. 8
2.4.2..Pochylenia podłużne torów bocznicowych. 9
2.5.Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawienia zwrotnic rozjazdów. 9
2.6.Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania. 9
2.7.Uzależnienie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic. 10
2.8.Przyporządkowanie zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych. 10
2.9.Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym. 10
2.10.Kolejowe obiekty inżynieryjne. 10
2.11.Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. 10
2.12.Oświetlenie bocznicy kolejowej. 10
2.13.Punkty ładunkowe. 10
2.14.Urządzenia ładunkowe. 10
2.15.Wagi wagonowe. 10
2.16.Bramy kolejowe. 10
2.17.Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki. 10
2.18.Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli 10
2.19.Sygnały, wskaźniki i tablice. 11
2.20.Urządzenia i środki trakcyjne. 11
2.21.Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania 11
2.22.Środki łączności. 11

3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy regulujące te zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowe. 11

4. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej. 13
4.1.Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową. 13
4.2.Liczba obsług i czas ich wykonywania. 13
4.3.Masa hamująca składów manewrowych. 13
4.4.Dopuszczalny nacisk osi na szynę. 13
4.5.Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych. 14
4.6.Ruch lokomotyw przewoźnika kolejowego po torach bocznicy kolejowej. 14
4.7.Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, którymi bocznica jest połączona. 14

5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej. 14
5.1.Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe. 14
5.2.Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej. 14
5.3.Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej. 15
5.4.Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym. 15
5.5.Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw. 15
5.6.Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie. 15
5.7.Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie. 15
5.8.Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. 17
5.9.Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych. 17
5.10.Przetaczanie wagonów siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów. 17
5.11.Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów. 17
5.12.Gospodarka płozami hamulcowymi. 17
5.13.Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem. 18

6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy. 19
6.1.Planowanie i organizowanie pracy manewrowej. 19
6.2.Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej. 19
6.3.Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy. 19
6.4.Ważenie wagonów. 20
6.5.Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych. 20
6.6.Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych. 20

7. Organizacja obsługi punktu zdawczo – odbiorczego. 22
7.1.Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym. 22
7.2.Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy. 23

8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją materiałów niebezpiecznych. 23

9. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. 23

10. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy). 25

11. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych). .. 26

12. Postepowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym. 27

13. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową. 28

14. Postanowienia końcowe..... 29
14.1.Rozdzielnik regulaminu 29
14.2.Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu 30
14.3.Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania..... 31

15. Załączniki 32

Rozdział I

Postanowienia ogólne

1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

Niniejszy regulamin bocznicy opracowano na podstawie postanowień Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 roku w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzonego przez jej użytkownika (Dz. Urz. Mi. 2010.3.8). Ponadto treść przedmiotowego regulaminu uwzględnia obowiązujące postanowienia następujących aktów prawnych:

- Ustawa Prawo Przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r (tekst jednolity: Dz. U. 2015, poz. 915);
- Ustawa Kodeks pracy z dnia 26 czerwca 1974 r.(tekst jednolity: Dz.U. 2004, Nr 96, poz. 959;
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2001, Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami)
- Ustawę z dnia 08 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr 84, poz. 948 z 2000 r. z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lutego 1997 r. w sprawie warunków przewozu przesyłek towarowych (Dz. U. 1997, Nr 26. poz. 142);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2002 Nr 75, poz. 690)
- Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, (tekst jednolity Dz. U. 2007, Nr 16, poz. 94, z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 stycznia 2015 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015, poz. 360)
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 369);
- Ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. 2016, poz. 290).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst ujednolicony Dz. U. 2016, poz. 226);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015, poz. 1744);
- Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (tekst jednolity Dz. U. 2015, poz. 1125)
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 o ochronie przeciwpożarowej (tekst jednolity: Dz. U. 2016, poz. 191 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. 2010, Nr 109, poz. 719)
- Rozporządzenia Ministrów Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny (Dz. U. 1997, Nr 129, poz. 844);
- Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie rodzaju prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej (Dz. U., Nr 62, poz. 287 z 1996 r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 września 2003 r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji (Dz. U. 2003, Nr 175, poz. 1706 z późniejszymi zmianami)

- 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. 2014, poz. 720);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego (Dz.U. 2012 poz. 911 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 czerwca 2009 roku zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. 2009, Nr 105, poz. 872 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 roku w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. 2005 r, nr 37 poz.330);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 roku w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się na pojeździe kolejowym (Dz. U. 2007 r, Nr 9, poz. 63)
- Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej sporządzanej przez jej użytkownika (Dz. Urz. Ministra Infrastruktury Nr 3 z dnia 26.02.2010 r.);
- 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 (Dz. U. 2015, poz. 1548)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 września 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 2015 r, poz. 1476);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu na liniach kolejowych oraz warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy szynowe (Dz. U. 2004, Nr 212, poz. 2152 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. 2015, poz.46);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 05 czerwca 2014 r. w sprawie dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. 2014, poz. 788);
- Rozporządzenie Ministra transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. 2007, Nr 57, poz. 388)

Celem niniejszego regulaminu jest zapewnienie prawidłowego i bezpiecznego wykonywania pracy manewrowej na przedmiotowej bocznicy, jak również zapewnienia bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych przy pracy manewrowej na bocznicy oraz bezpieczeństwa innych osób znajdujących się w rejonie wykonywania pracy manewrowej.

Przedmiotowa bocznica nosi nazwę „Normalnotorowa bocznica kolejowa – **„GLENPORT Sp. z o.o.”**, ul. Portowa 4, 82–300 Elbląg, Elewator Zbożowy w Szamotułach, ul. Chrobrego 3, 64-500 Szamotuły.

Skrócona nazwa bocznicy stosowana w treści niniejszego regulaminu – **„GLENPORT”.**

Wszystkie wydane zarządzenia i wskazówki dotyczące organizacji pracy i ruchu kolejowego na bocznicy winny odpowiadać ściśle postanowieniom niniejszego regulaminu opracowanego w oparciu o Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz specyfikę warunków lokalnych.

Pracownicy nadzoru i kontroli czuwać będą nad utrzymaniem właściwego poziomu i dyscypliny pracy, ciągłości sprawnego działania urządzeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego i nawierzchni oraz w aktualnym stanie niniejszego regulaminu.

2. Prawna eksploatacja bocznicy kolejowej.

Bocznica eksploatowana jest na podstawie:

1) Umowy zawartej z licencjonowanym przewoźnikiem, która określa zasady obsługi, przekazywania wagonów oraz przesyłek, między przewoźnikiem a „GLENPORT Sp. z o.o."
2) Postanowień zawartych w niniejszym regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

3. Zakres obowiązywania regulaminu.

Postanowienia regulaminu obowiązują:

1) pracowników spółki **„GLENPORT Sp. z o.o."** w zakresie czynności związanych z transportem kolejowym, tj. nadzoru nad pracą manewrową, jak też odbiorem i przekazywaniem wagonów.
2) pracowników współużytkowników bocznicy w zakresie czynności związanych z transportem kolejowym, tj. nadzoru nad pracą manewrową, jak też odbiorem i przekazywaniem wagonów od i dla przewoźników,
3) pracowników licencjonowanego przewoźnika dokonujących obsługi torów zdawczo – odbiorczych znajdujących się na terenie bocznicy **„GLENPORT"**.

4. Użytkownik bocznicy kolejowej.

Użytkownikiem bocznicy jest **„GLENPORT Sp. z o.o."**, ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg. Bocznica jest przeznaczona do załadunku, wyładunku oraz przeładunku przesyłek towarowych całowagonowych, przybyłych na adres użytkownika bocznicy i włączanych do ruchu po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu. Bocznica służy w szczególności do za/wyładunku produktów związanych z działalnością zakładu.

5. Współużytkownicy bocznicy kolejowej.

Bocznica nie posiada współużytkowników.

6. Przeznaczenie bocznicy kolejowej.

Bocznica jest przystosowana do wykonywania potrzeb przewozowych związanych z:

- przyjmowaniem przesyłek wagonowych, a w szczególności zbóż oraz innych materiałów koniecznych w procesie produkcyjnym,
- zdawaniem próżnych wagonów po wyładunku
- przyjmowaniem próżnych wagonów zamówionych pod załadunek,
- nadawaniem przesyłek wagonowych, a w szczególności zbóż i ich przetworów,
- wykonywaniem pracy manewrowej związanej z podstawianiem i zabieraniem wagonów z torów zdawczo – odbiorczych,
- innymi potrzebami użytkownika bocznicy.

7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Właściciel bocznicy posiada własne przepisy wewnętrzne, określające zasady i wymagania do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury kolejowej oraz utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych.

8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządcy linii kolejowych oraz przewoźnika kolejowego.

Użytkownik bocznicy nie korzysta z przepisów wewnętrznych obowiązujących zarządcę infrastruktury kolejowej z torami którego, przedmiotowa bocznica jest połączona, jak również z przepisów licencjonowanych przewoźników kolejowych ją obsługujących.

Rozdział II

Opis techniczny bocznicy kolejowej

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

Normalnotorowa bocznica kolejowa **„GLENPORT"** jest bocznicą stacyjną, **odgałęziającą się od toru nr 201, rozjazdem nr 201, w km 32,134 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny, na stacji Szamotuły.**

Punktem styku w/w bocznicy z obszarem zarządcy infrastruktury – „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu" jest tarcza manewrowa **Tm 11,** znajdująca się się w km. **32,185** linii kolejowej nr **351** Poznań Główny - Szczecin Główny.

2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznica **„GLENPORT"** stanowi jeden okręg nastawczy bez posterunków nastawczych.

NA TORACH BOCZNICY MOŻE ZNAJDOWAĆ SIĘ TYLKO JEDNA LOKOMOTYWA WYKONUJĄCA MANEWRY

3. Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego.

Punkt **zdawczo – odbiorczy** bocznicy **„GLENPORT"** dla przyjmowania wagonów na bocznicę od kolei oraz przekazywania wagonów na kolej, usytuowany jest na torze nr **dwieście jeden (201) i dwieście dwa (202).**

Przedmiotowy punkt znajduje się w **km. 0,145,** (lokata od miejsca odgałęzienia bocznicy), z lewej strony toru nr **201** i prawej strony toru nr **202,** (w kierunku jazdy na bocznicę) i oznakowany jest na gruncie tablicami z napisem **„PUNKT ZDAWCZO – ODBIORCZY".**

4. Tory bocznicowe.

1) Wykaz torów, ich układ, numeracja, przeznaczenie, długośćci ogólne i użyteczne pojemność oraz ich pochylenia podłużne.

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie	Numery rozjazdów ograniczających tor		Długość toru w metrach [m]		Maksymalna pojemność torów bocznicy w wagonach dwuosiowych
			od	do	ogólna	użyteczna	
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	201	zdawczo - odbiorczy, dojazdowy i ładunkowy	201	203	432	246	24
2.	201a	wagowy i ładunkowy	203	206	132	47	4
3.	201b	wyciągowy	206	k.o.	92	82	8
4.	202	zdawczo - odbiorczy	202	204	408	316	31
5.	202a	Wyciągowy	204	k.o.	155	90	9
Suma długości użytecznych wszystkich torów [m]:						**781**	–

Długość użyteczna torów bocznicowych, obejmująca wyłącznie tory zdawczo – odbiorcze wynosi: **562 metry**.

Pojemność bocznicy w wagonach dwuosiowych, obejmująca wyłącznie tory zdawczo – odbiorcze wynosi: **56** wagonów.

Maksymalna pojemność bocznicy w wagonach dwuosiowych, uwzględniająca długości użyteczne wszystkich torów znajdujących się na bocznicy wynosi: 78 wagonów.

Ze względu na długość użyteczną torów zdawczo - odbiorczych nr dwieście jeden **(201)** i dwieście dwa **(202)**, jednorazowo na bocznicę można podstawić **56** wagonów dwuosiowych.

2) Pochylenia podłużne torów

TORY UŻYTKOWANE DLA POTRZEB „MM TRANS”					
1	2	3	4	5	
Lp	**Nr toru**	**Przeznaczenie toru**	**Pochylenie podłużne**	**Kilometr bocznicy**	
				od	**Do**
1	201	zdawczo - odbiorczy, dojazdowy i ładunkowy	spadek 1,14 ‰	(Rz 201) 0,000	0,032
			spadek 2,12‰	0,032	0,150
			0,00 ‰	0,150	0,432
2	201a	wagowy i ładunkowy	0,00 ‰	(Rz 203) 0,000	0,132
3	201b	wyciągowy	0,00 ‰	(Rz 206) 0.000	0,092
4	202	zdawczo - odbiorczy	spadek 2,12‰	(Rz 202) 0,000	0,065
			0,00 ‰	0,065	0,408
5	202a	wyciągowy	0,00 ‰	(Rz 204) 0.000	0,155

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

Nr rozjazdu, rodzaj i typ	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób nastawiania	Czy jest oświetlony?	Czy jest uzależniona?	Obsługiwana przez?	Klucz znajduje się:
1	2	3	4	5	6	8
201 Rz, S49, R190, 1:9	na tor łącznikowy	ręczny	nie	tak / Wk201	drużyna manewrowa przewoźnika	brak
202 Rz, S42, R190, 1:9	na tor 201	ręczny	nie	nie	drużyna manewrowa przewoźnika	brak
203 Rz, S42, R190, 1:9	na tor 201a	ręczny	nie	nie	drużyna manewrowa przewoźnika	brak
204 Rz, S42, R190, 1:9	na tor 202	ręczny	nie	nie	drużyna manewrowa przewoźnika	brak
205 Rz, S42, R190, 1:9	na tor 202a	ręczny	nie	nie	drużyna manewrowa przewoźnika	brak
206 Rz, S42, R190, 1:9	na tor 201a	ręczny	nie	nie	drużyna manewrowa przewoźnika	brak

Przeciwwagi rozjazdów zlokalizowanych na terenie bocznicy powinny być pomalowane po połowie w kolorze czarnym i białym. Zwrotnice obsługiwane przez drużynę manewrową powinny być oznaczone za pomocą dwóch czerwonych pasków namalowanych na białej części przeciwwagi. W czasie gdy praca manewrowa na bocznicy nie odbywa się, zwrotnice rozjazdów powinny znajdować się w położeniu zasadniczym (biała połowa przeciwwagi skierowana do góry). Klucz od wykolejnicy Wk 201 jest przechowywany na tablicy kluczowej w pomieszczeniu dyżurnego ruchu nastawni dysponującej stacji Szamotuły i jest przekazywany za pokwitowaniem odbioru kierownikowi manewrów obsługującemu bocznicę „GLENPORT".

6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.

Nr wykolejnicy	Zasadnicze położenie wykolejnicy	Sposób nastawiania	Czy jest oświetlona?	Czy jest uzależniona?	Obsługiwana przez?	Klucz znajduje się:
1	2	3	4	5	6	8
Wk 201	nałożona	ręczny	nie	tak / Rz 201	drużyna manewrowa przewoźnika	dyżurny ruchu stacji Szamotuły

7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Zwrotnica rozjazdu nr 201 jest uzależniona z wykolejnicą Wk 201. Obsługi dokonuje drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika kolejowego, który klucz od Wk 201 pobiera za pokwitowaniem od dyżurnego ruchu stacji Szamotuły.

8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Wszystkie tory i rozjazdy, jak również wykolejnice na bocznicy stanowią jeden okręg nastawczy oraz jeden okręg manewrowy.

9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

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

10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznicy „GLENPORT" brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Na terenie bocznicy nie ma przejazdów i przejść w poziomie szyn.

12. Oświetlenie bocznicy kolejowej.

Bocznica jest wyposażona w elektryczne oświetlenie zewnętrzne.

Praca manewrowa na bocznicy oraz dokonywanie czynności za/wyładunkowych może odbywać się bez ograniczeń.

13. Punkty ładunkowe.

L.p.	Nazwa	Usytuowanie	Długość frontu ładunkowego
1	magazyn mąki	przy torze 201 a	22 m
2	magazyn opakowań	przy torze 201 b	16 m
3	elewator - młyny	przy torze 201 a	36 m
4	rampa magazynowa zadaszona	przy torze 201 a	36 m
5	rampa magazynowa	przy torze 201 a	22 m
6	rampa technologiczna x 3	przy torach 201 i 202	3 x 20 m
7	silosy zbożowe	przy torze 201	—
8	kraty spustowe do rozładunku zboża	przy torach 201 i 202	2 x 22 m

14. Urządzenia ładunkowe.

L.p.	Nazwa urządzenia	Usytuowanie	Przeznaczenie
1	kraty	przy torach 201 i 202	rozładunek wagonów na kraty
2	rękawy ładunkowe	przy torach 201, 201a i 202	załadunek zboża

15. Wagi wagonowe.

L.p.	Nazwa	Usytuowanie	Długość pomostu	Udźwig
1	waga statyczna	w torze 201	16 m	100 t

16. Bramy kolejowe.

Na terenie bocznicy znajdują się 2 bramy kolejowe, usytuowane w km. **0,240** (lokata od miejsca odgałęzienia bocznicy), w torze nr 201 i 202, osygnalizowane tarczami „D1 - Stój".

17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Na terenie bocznicy „GLENPORT" obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-69/k-02057, odmiana skrajni budowli „A" dla torów niezelektryfikowanych.
Dla taboru obowiązuje skrajnia zgodna z PN-70/k-02056.

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

Tablice z napisem brak skrajni usytuowane są przy budowlach:

- przy torze nr 201 - zasiek węgla - 1,90 m
- przy torze nr 201 - silos - 2,20 m
- przy torze nr 201 - rampa technologiczna - 1,70 m
- przy torze nr 201a - rampa (młyn) - 1,67 m, oraz magazyn - 1,71 m
- przy torze nr 202 - rampa technologiczna - 1,65 m

19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

1. W ukresach rozjazdów, to jest w miejscach gdzie odległość między osiami dwóch łączących się torów wynosi 3,5 m. ustawione są wskaźniki **W17** (słupek ukresowy).
2. Tablica z napisem **„PUNKT ZDAWCZO - ODBIORCZY"** usytuowana jest przy torze nr 201 i 202 w **km. 0,145** (lokata od miejsca odgałęzienia bocznicy).
3. Tablice z napisem **„BRAK SKRAJNI"** powinny być umieszczone przy wszystkich obiektach tzn. budynkach, murach, słupach itp. jeżeli jest brak skrajni budowli. Krawędzie tych obiektów muszą być pomalowane żółtą farbą z czarnymi, ukośnymi paskami.
4. Wskaźniki Z 1wg i Z 2wg umieszczono przy wadze wagonowej (tor nr 201).

20. Urządzenia i środki trakcyjne.

Bocznica nie posiada własnych środków trakcyjnych.

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

Bocznica **„GLENPORT"** nie posiada i nie dzierżawi specjalnego taboru kolejowego, ani urządzeń i środków do jego utrzymania.

22. Środki łączności.

Wykaz telefonów pracowników bocznicy:

- Administracja bocznicy: (61) 292 04 39
- Pełnomocnik ds. transportu kolejowego : 795 812 176
- Kierownik elewatora: 602 439 034

Wykaz telefonów jednostek PKP:

- Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu: (61) 633 13 00
- Sekcja Eksploatacji Poznań Franowo: (61) 633 73 40

Wykaz telefonów alarmowych:

- **Policja: 997 lub 112,**
- **Straż pożarna 998**
- **Pogotowie ratunkowe 999**

ROZDZIAŁ III

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

Podstawowe zasady prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy bocznicą **„GLENPORT"**, a posterunkiem ruchu stacji **„Szamotuły"** określone są w działkach nr: **62 i 71** Regulaminu Technicznego w/w stacji przy założeniu, że na torach bocznicy, może znajdować się wyłącznie jeden pojazd trakcyjny. Jazdy pomiędzy stacją a bocznicą odbywają się na zasadach jazd manewrowych.

Wjazd na bocznicę odbywa się następująco:

Kierujący manewrami z ramienia licencjonowanego przewoźnika kolejowego zgłasza radiotelefonicznie dyżurnemu ruchu nastawni dysponującej stacji Szamotuły potrzebę obsługi bocznicy. Po pobraniu kluczy od wykolejnicy Wk 201 u dyżurnego ruchu za pokwitowaniem, udaje się do miejsca postoju składu manewrowego. Jeżeli nie ma żadnych przeszkód do jazdy, dyżurny ruchu wyświetla sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona" na sygnalizatorze. Po minięciu składem manewrowym rozjazdu nr 201 w km. 32,134, następuje jego zatrzymanie. Kierownik manewrów otwiera pobranym kluczem wykolejnicę Wk 201, następnie uwolnionym kluczem udaje się do rozjazdu 201, celem jego otwarcia i przełożenia w położenie umożliwiające jazdę na bocznicę „GLENPORT". Sprawdza również właściwe położenie rozjazdu 202 i przekłada go w zależności od potrzeby wykonania pracy manewrowej. Skład podstawiany na bocznicę jest pchany a kierujący manewrami znajduje się na stopniu pierwszego wagonu w kierunku jazdy taboru. Podczas jazdy torem 201, na wysokości tablicy z napisem „PUNKT ZDAWCZO - ODBIORCZY" zatrzymuje skład i schodzi ze stopnia wagonu. Po upewnieniu się, że bramy wjazdowe bocznicy są otwarte, wydaje maszyniście polecenie ponownego uruchomienia składu. Na terenie bocznicy zabroniona jest jazda na stopniach taboru a kierujący manewrami lub na jego polecenie manewrowy, powinien poprzedzać w odpowiedniej odległości skład manewrowy i obserwować tor zdawczo - odbiorczy, czy nie ma przeszkód do jazdy, aby w razie potrzeby odpowiednimi sygnałami spowodować zatrzymanie składu manewrowego przez maszynistę. Z uwagi na długość użyteczną torów zdawczo-odbiorczych, jednorazowo można podstawiać skład o długości całkowitej 562 metry.

Wyjazd z bocznicy odbywa się następująco:

Po dokonaniu czynności zdawczo - odbiorczych, ustawiacz licencjonowanego przewoźnika kolejowego osobiście lub na jego polecenie manewrowy odczepia/zaczepia lokomotywę. Kierownik manewrów zgłasza gotowość wystawienia z bocznicy dyżurnemu ruchu stacji Szamotuły. Po uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu, wydaje polecenie uruchomienia składu manewrowego maszyniście pojazdu trakcyjnego. Po wyjeździe z terenu bocznicy „GLENPORT" następuje zatrzymanie składu za rozjazdem nr 201. Następnie drużyna manewrowa przekłada rozjazd nr 201 w położenie umożliwiające jazdę w kierunku stacji, oraz nakłada wykolejnicę Wk 201 na tor i zamyka kluczem. Po zgłoszeniu zakończenia tych czynności, dyżurny ruchu podaje na sygnalizatorze sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona". Zatrzymanie składu na torach stacyjnych następuje za sygnalizatorem. Kierownik manewrów udaje się do dyżurnego ruchu stacji Szamotuły, celem zdania klucza od wykolejnicy Wk 201 za pokwitowaniem.

ROZDZIAŁ IV

Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.

Przekazywanie wagonów między licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, a użytkownikiem bocznicy dokonywane jest na punkcie **zdawczo – odbiorczym** na podstawie zawartej umowy przewozowej lub innej umowy cywilno – prawnej (bocznicowej).

Po podstawieniu wagonów na tory zdawczo – odbiorcze drużyna manewrowa, która dokonała podstawienia zobowiązana jest zabezpieczyć podstawione wagony przed zbiegnięciem poprzez podłożenie pod skrajne koła wagonów płozów hamulcowych.

Za wyjęcie spod kół wagonów płozów hamulcowych odpowiedzialna jest ta drużyna manewrowa, która wagony z tego punktu zabiera.

1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

Przekazywanie wagonów między licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, a użytkownikiem bocznicy odbywa się na torach zdawczo – odbiorczych nr 201 i 202. Wagony podstawiane na bocznicę są pchane ze stacji Szamotuły w kierunku bocznicy.

Wagony na i z punktu zdawczo - odbiorczego podstawiane są lokomotywą licencjonowanego przewoźnika kolejowego przez jego drużynę manewrową.

Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory bocznicy skład manewrowy w ilości pięćdziesięciu sześciu **(56)** wagonów dwuosiowych.

2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

Bocznica może być obsługiwana przez każdego licencjonowanego przewoźnika kolejowego w oparciu o „plan obsługi bocznicy" lub w oparciu o indywidualne uzgodnienia obsług na podstawie stosownej umowy.

Ilość planowych obsług bocznicy „GLENPORT" ustalana jest z obsługującymi bocznicę przewoźnikami kolejowymi.

Przedmiotowy „plan obsługi bocznicy" powinien być aktualizowany przy każdorazowej korekcie do rocznego rozkładu jazdy pociągów.

Obsługą planową bocznicy jest obsługa dokonywana w terminie ustalonym w planie obsługi. Czas obsługi bocznicy określa się w pełnych godzinach. Poza planem obsługi bocznicy wagony mogą być podstawiane za obopólną zgodą przewoźnika i posiadacza bocznicy. Gdy obsługa planowa nie została wykonana, a opóźnienie nie przekracza dwóch godzin liczonych od ostatniej godziny planowej obsługi obsługę uważa się za planową.

Ograniczeń co do pory obsługi bocznicy nie ma. Tory zdawczo - odbiorcze w okresie złej widoczności i w porze ciemnej, są oświetlone elektrycznie przez użytkownika bocznicy.

3. Masa hamująca składów manewrowych.

W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym, długość składu manewrowego bez obsługiwanych hamulców wagonowych może wynosić 12 wagonów. Przy większych grupach manewrowych w składzie manewrowym powinien być obsługiwany jeden (1) hamulec wagonowy ręczny lub dwa (2) hamulce zespolone na każde rozpoczęte 12 wagonów.

Jeżeli długość składu manewrowego jest taka, iż zachodzi konieczność użycia hamulców zespolonych, wówczas kierujący manewrami ustawiacz powinien wykonać próbę hamulca zespolonego przy wagonach wyznaczonych do hamowania składu manewrowego.

Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany ręcznie, należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych. Przed uruchomieniem składu należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych. Sprawdzenia dokonuje ustawiacz.

4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę na bocznicy **„GLENPORT"** wynosi **196 kN.**

5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Na bocznicę **„GLENPORT"** nie mogą wjeżdżać pojazdy trakcyjne serii elektrycznej oraz o nacisku osi na szynę wyższym niż **196 kN.**
Ze względu na geometrię układu torowego nie ma żadnych ograniczeń.

6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.

Lokomotywy licencjonowanego przewoźnika kolejowego mogą wjeżdżać na tor bocznicy, po uprzednim uzgodnieniu z użytkownikiem bocznicy.

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

Użytkownik przedmiotowej bocznicy nie wykonuje pracy manewrowej własną lokomotywą manewrową, a jedynie korzysta z usług licencjonowanego przewoźnika.

ROZDZIAŁ V

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.

W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy czynnościach ładunkowych muszą zwracać uwagę na zachowanie bezpieczeństwa osobistego. Przed podaniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien osobiście przekonać się, czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu taboru lub bezpieczeństwu pracowników i osób postronnych. Podający sygnał na uruchomienie taboru obowiązany jest przekonać się czy manewry wykonywane będą w sposób bezpieczny. Szczególną ostrożność należy zachować na torach ładunkowych, jak również w strefie pracy urządzeń wyładunkowych.

USTAWIACZ przed rozpoczęciem pracy manewrowej musi omówić zakres wykonywanych prac z pracownikami zatrudnionymi przy wykonywaniu manewrów.

Stosowane przy manewrach sygnały powinny ściśle odpowiadać ustaleniom zawartym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 stycznia 2015 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

W przypadku wątpliwości, co do sygnału podanego przez ustawiacza maszyniście (kierowcy lokomotywy) nie wolno uruchamiać manewrów.

Pracownicy drużyny manewrowej muszą posiadać odpowiednią odzież ochronną, przybory sygnałowe, kamizelkę ostrzegawczą.

1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe.

Teren niniejszej bocznicy stanowi jeden rejon manewrowy, w którym można wykonywać pracę manewrową przy użyciu jednej lokomotywy manewrowej.

2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej.

Na torze bocznicy obowiązują następujące prędkości maksymalne:

- 10 km/h - na torze dojazdowym,
- 5 km/h - po torze bocznicy oraz przez pomost wagi wagonowej
- 3 km/h - przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu do stojących wagonów oraz podczas przejeżdżania obok miejsc, gdzie pracują ludzie.
- 3 km/h - szybkość pchanych wagonów

W czasie ograniczonej widoczności spowodowanej niesprzyjającymi warunkami (mgła, zamieć, ulewa, dym itp.) prędkość jazdy należy ograniczyć do prędkości bezpiecznej, a w skrajnych przypadkach, przerwać pracę manewrową.

3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Na bocznicy dokonuje się manewrów systemem przetaczania docelowego lokomotywą manewrową.

Wykonywanie manewrów systemem odrzutów na torze bocznicowym jest zabronione.

4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym.

Ze względów eksploatacyjnych lokomotywa manewrowa powinna być usytuowana na początku lub na końcu składu manewrowego. Podczas manewrów wykonywanych na pochyleniu nie większym niż 2,5‰ pojazd trakcyjny może znajdować się w środku składu manewrowego. Na torach na spadku lokomotywa musi znajdować się od strony spadku. Odstępstwem od tej zasady jest przypadek gdy lokomotywa spycha wagony na tor zakończony kozłem oporowym, z braku możliwości objazdu lokomotywy po wykonanej pracy manewrowej.

5. 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.

6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

Obsadę i wyposażenie lokomotywy manewrowej, dokonującej obsługi bocznicy i wykonującej na bocznicy pracę manewrową, określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego oraz zarządcy infrastruktury kolejowej.

W czasie wykonywania manewrów maszyniście nie wolno wyręczać się w obsłudze lokomotywy innymi pracownikami.

Prawo do przebywania w kabinie maszynisty mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.

W czasie jazdy drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie maszynisty lub na pomoście lokomotywy. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych na lokomotywę jest zabronione.

Ponadto w czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe trakcyjnym nie ma maszynisty, lokomotywa powinna być zabezpieczona przed uruchomieniem przez osoby nieuprawnione, a kabina maszynisty zamknięta na klucz.

7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

Obsadę i wyposażenie drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznicy określają przepisy wewnętrzne właściwego przewoźnika kolejowego.

Pracę manewrową na bocznicy wykonuje jedna drużyna manewrowa w składzie:

- ustawiacz,
- kierowca (maszynista) lokomotywy
- manewrowy.

Dopuszcza się możliwość prowadzenia manewrów jednoosobowo przez ustawiacza z tym, że skład manewrowy bez czynnego hamulca zespolonego nie może przekraczać 8 osi, jak również zabronione jest sprzęganie i rozprzęganie taboru w ruchu.

Pod pojęciem „skład manewrowy" należy rozumieć przetaczany tabor znajdujący się za lub przed pojazdem trakcyjnym wykonującym manewry.

Pracownicy drużyny manewrowej i maszynista w czasie wykonywania pracy manewrowej podlegają bezpośrednio kierującemu manewrami – ustawiaczowi.

Do wykonywania manewrów nie wolno zatrudniać kobiet oraz osób poniżej 18 roku życia.

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni posiadać pierwszą kategorię zdrowia (słuch i wzrok) określoną każdorazowo przez lekarza przy zachowaniu częstotliwości badań i wymagań w tym zakresie obowiązujących.

Obejmując dyżur **USTAWIACZ** – kierujący manewrami na bocznicy powinien się przekonać:

- jakie prace zostały wykonane, a jakie należy jeszcze wykonać;
- czy drużyna manewrowa jest w pełnym składzie i pełnej gotowości do pracy
- czy lokomotywa manewrowa jest w pracy i jaki jest jej stan wyposażenia;
- czy wagony towarowe nie są przetrzymane ponad określony czas;
- czy pracownicy obsługujący urządzenia nastawcze i hamujące są na swoich posterunkach;
- czy urządzenia, nastawcze i urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności działają sprawnie;
- czy płozy są na właściwych miejscach w dobrym stanie i w odpowiedniej ilości;
- czy tabor znajduje się w granicach ukresów, czy wagony są sprzęgnięte i należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem, czy nie ma taboru uszkodzonego lub wykolejonego
- czy w okresie zimowym materiały i urządzenia przeznaczone do akcji odśnieżnej znajdują się na miejscu ich użytkowania w dostatecznej ilości, a w szczególności:
  - piasek, żużel lub popiół do posypywania ścieżek, dróg itp.;
  - sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać, lub, na których nie może tworzyć się lód; solą – nie wolno posypywać przedmiotów metalowych
  - specjalny smar do płóz;
  - łopaty, miotły, szczotki stalowe, skrobaczki, drągi
  - pochodnie do podgrzewania i odmrażania zwrotnic;
  - rurki do przedłużania rączek sprzęgu śrubowego

Zauważone nieprawidłowości należy usuwać we własnym zakresie, a jeżeli wykonać tego nie można należy niezwłocznie powiadomić o tym Kierownictwo Zakładu.

W czasie manewrów nadzorujący manewry na bocznicy powinien sprawdzać:

- czy praca manewrowa odbywa się normalnie;
- czy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach są na swych posterunkach i należycie wykonują swoje czynności
- czy podstawianie i zabieranie składów, doczepianie i odczepianie wagonów, obsługa punktów ładunkowych oraz inne prace związane z manewrami wykonywane są sprawnie i we właściwych terminach;
- czy praca manewrowa wykonywana jest zgodnie z wydanymi poleceniami oraz czy przy wykonywaniu tej pracy są przestrzegane postanowienia niniejszego regulaminu, a w razie zauważenia uchybień nadzorujący manewry powinien je niezwłocznie usunąć

Nadzorujący manewry ponosi odpowiedzialność za bezpieczne i sprawne wykonywanie pracy manewrowej przez podległy mu personel manewrowy.

W czasie wykonywania pracy manewrowej do obowiązków kierującego manewrami należy:

- nadzór nad sprawnym i bezpiecznym wykonywaniem pracy manewrowej oraz nad bezpieczeństwem pracowników i osób postronnych;
- w razie wypadku podczas manewrów powiadomienie kierownika sekcji transportu kolejowego i do czasu przybycia przedstawiciela kierownictwa zakładu pracy wstrzymanie pracy manewrowej i niedopuszczenie do zatarcia śladów wypadku.

W okresie zimy kierujący manewrami oprócz wykonywania normalnych czynności powinien dopilnować czy:

- miejsca śliskie posypane zostały piaskiem, żużlem lub popiołem w sposób zapewniający bezpieczeństwo przy manewrach oraz czy nie ma innych przeszkód do bezpiecznego poruszania się w czasie pracy;
- zwrotnice oraz inne urządzenia działają prawidłowo;
- płozy hamulcowe zostały oczyszczone ze śniegu i lodu;
- sygnały na urządzeniach stałych i wskaźniki są widoczne dla pracowników zatrudnionych przy manewrach.

Jeżeli na główkach szyn znajduje się warstwa śniegu lub lodu należy przed rozpoczęciem manewrów przejechać po tych torach lokomotywą w celu utorowania drogi dla przetaczania wagonów.

Po zakończeniu manewrów kierujący manewrami powinien sprawdzić czy tabor znajduje się w granicach ukresów, czy wagony są sprzęgnięte i należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem, czy nie ma taboru uszkodzonego lub wykolejonego.

Przy przekazywaniu służby następnej zmianie należy ją powiadomić o aktualnej sytuacji, jakie polecenia nie zostały jeszcze wykonane i jakie są aktualne trudności w wykonywaniu pracy.

Kierujący manewrami ponosi odpowiedzialność za prawidłowe, zgodne z niniejszym regulaminem wykonanie pracy manewrowej oraz uregulowaniami prawnymi.

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:

- chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową;
- kask i rękawice ochronne
- kamizelkę ostrzegawczą.

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

Na terenie bocznicy nie występują przejazdy i przejścia w poziomie szyn.

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

W jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych można przetaczać 12 wagonów.

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

Na terenie bocznicy dopuszcza się przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego, siłą ludzką bądź przy użyciu ciągników drogowych.

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

Na terenie bocznicy drogi przebiegu dla manewrów polegających na podstawianiu wagonów na punkty ładunkowe oraz z punktów ładunkowych przygotowuje uprawniony personel (drużyna manewrowa) licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

Za właściwe ocechowanie płozów hamulcowych i całościową gospodarkę nimi odpowiada wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy.

Płozy hamulcowe są oznaczone symbolem użytkownika bocznicy „GLENPORT" oraz numerem ewidencyjnym. Za właściwe użytkowanie płozów hamulcowych odpowiedzialny jest kierujący manewrami. Na terenie bocznicy stosuje się płozy hamulcowe typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony, do szyn typu S42, S49. Płozy hamulcowe nieużyte do zabezpieczenia wagonów, po zakończeniu pracy manewrowej należy składować na stojakach

zgodnie z instrukcją Ir-9 § 20. Zabrania się wywożenia płozów hamulcowych poza teren bocznicy. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. W przypadku zauważenia uszkodzonych płozów hamulcowych kierujący manewrami obowiązany jest przekazać je wyznaczonemu pracownikowi bocznicy i żądać wydania w zamian nowych. Za stan techniczny odpowiedzialny jest pracownik administracyjny bocznicy - kierownik elewatora Szamotuły.

Bocznica posiada 6 płóz hamulcowych, umieszczonych w stojaku przy bramie kolejowej obok toru nr 201. Opisane są numerami 101-106 oraz cechami bocznicy.
Drużyna manewrowa przewoźnika podczas obsługi bocznicy jest odpowiedzialna za zabezpieczenia wagonów płozami przed zbiegnięciem.

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

Płozów nie wolno zakładać w następujących miejscach:

- na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą,
- na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
- na zewnętrznym toku szynowym, gdy tor znajduje się w łuku,
- na szynie spłaszczonej lub ze spływami.

13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

Wagony podstawione na tory ładunkowe powinny być sprzęgnięte ze sobą, zahamowane hamulcem ręcznym i zabezpieczone przez podłożenie płóz hamulcowych pod skrajne osie, skrajnych wagonów.

Zwalnianie hamulców ręcznych oraz zdejmowanie płóz hamulcowych (klinów zabezpieczających) przez pracowników użytkownika bocznicy jest zabronione.

Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem: kamieni, kawałków drewna, blach, żelaza itp. przedmiotów nieprzystosowanych do tego celu.

W przypadku spodziewanego pogorszenia warunków atmosferycznych (wichury, burzy, zawiei śnieżnych) kierujący manewrami jest zobowiązany do obejścia wszystkich torów, na których stoją wagony i do osobistego sprawdzenia stanu ich zabezpieczenia.

Przy zabieraniu wagonów z miejsc ładunkowych, punktu zdawczo – odbiorczego itp., po doczepieniu lokomotywy do wagonów, należy w pierwszej kolejności usunąć zabezpieczenia spod kół wagonów oraz odhamować hamulce ręczne (wagonowe). Obowiązek ten ciąży na kierującym manewrami.

Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do drużyny manewrowej, która wagony na dany tor odstawiła, a obowiązek usunięcia klinów względnie płozów hamulcowych należy do drużyny manewrowej, która wagony z toru zabiera.

ROZDZIAŁ VI

Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

Organizacja pracy manewrowej, nadzór nad jej wykonaniem oraz zarządzanie manewrami należy do **KIEROWNIKA MANEWRÓW** licencjonowanego przewoźnika kolejowego, dokonującego w danym dniu obsługi przedmiotowej bocznicy.

KIEROWNIKIEM MANEWRÓW na bocznicy jest **USTAWIACZ**.

Bez polecenia **USTAWIACZA** nie wolno wykonywać żadnego ruchu manewrowego. Wszelkie ruchy manewrowe na bocznicy wykonywane są tylko na polecenie **USTAWIACZA**.

Obsadę lokomotywy manewrowej na bocznicy stanowi maszynista lokomotywy.

Przed przystąpieniem do pracy manewrowej **USTAWIACZ**, jako kierujący manewrami na bocznicy powinien:

- zgłosić się u nadzorującego manewry celem omówienia zakresu pracy manewrowej;
- obejść cały rejon manewrowy i sprawdzić, czy nie ma przeszkód do wykonywania pracy manewrowej
- sprawdzić, czy płozy hamulcowe są na właściwym miejscu, a teren w porze nocnej jest prawidłowo oświetlony;
- sprawdzić prawidłowe działanie zwrotnic
- zapoznać maszynistę z planem pracy manewrowej.

Przed podaniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, ustawiacz powinien osobiście sprawdzić, czy droga przebiegu jest należycie przygotowana oraz czy nie przeszkód do jazdy.

2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznicy **„GLENPORT"** należy:

- zabieranie wagonów z torów ogólnodostępnych zarządcy infrastruktury i podstawienie ich na punkt zdawczo – odbiorczy;
- zabieranie wagonów z punktu zdawczo – odbiorczego i podstawianie ich na tory ogólnodostępne.

3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy.

Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z punktu ładunkowego drużyna manewrowa przewoźnika powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowych o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.

Przed dojazdem 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 oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów;
2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych
3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych
4) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru

6) sprawdzić czy składowany przy torze ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
   - ❖ 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt następnym.;
   - ❖ 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp.)
7) upewnić się, że wagony stojące na torze 201, 202, są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

Sprawdzanie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe.

4. Ważenie wagonów.

Na bocznicy **„GLENPORT"** dokonuje się ważenia wagonów, na żądanie kierownika elewatora lub wyznaczonego przez niego uprawnionego pracownika użytkownika bocznicy.

Waga jest statyczna, zatem czynności te mogą być wykonywane tylko podczas postoju taboru na pomoście wagi. Długość pomostu wagi wynosi 16 m.

Czynności ważenia wagonów dokonuje uprawniony pracownik użytkownika bocznicy.

Przejazd lokomotywy i taboru przez pomost wagi dozwolony jest z prędkością maksymalną do 5 km/h.

5. 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:
   - ❖ piasek do posypywania dróg dojścia 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 bocznicy 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 kierownik elewatora.
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.

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

1) Wstęp na teren bocznicy jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.
2) Pracownik bocznicy powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas przebywania na terenie bocznicy i wykonywania swych obowiązków.
3) 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.
4) Zabrania się pracownikom bocznicy:

   - chodzenia po torach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
   - przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
   - chodzenia pomiędzy taborem a maszynami drogowymi podczas czynności ładunkowych itp.,
   - przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
   - zbliżania się w skrajnię będących w ruchu wagonów,
   - 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,
   - chodzenia po materiałach złożonych na międzytorzach lub pozostawionych po dokonywanych robotach,
   - jazdy wszelkimi pojazdami (rower, motocykl, wózek akumulatorowy) po międzytorzach i ścieżkach przy torze,
   - 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:

   - 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 i zasieków,
     - 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,

- zażądać zamknięcia drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych,
- 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

1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

1) Przekazywanie przez przewoźnika kolejowego wagonów ładownych (przesyłek wagonowych) i próżnych przeznaczonych dla bocznicy odbywa się na torach nr 201 i 202, zdawczo- odbiorczych.
2) Ze strony przewoźnika kolejowego wagony przekazuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznicy, a ze strony bocznicy wagony przyjmuje upoważniony pracownik bocznicy.
3) Wagony przekazywane są przez przewoźnika kolejowego za wykazem zdawczym sporządzonym przez pracownika przewoźnika. W wykazach muszą być zamieszczone pełne numery przekazywanych wagonów. Po dokonaniu przekazania wagonów jeden egzemplarz wykazu otrzymuje przedstawiciel bocznicy.
4) Obowiązkiem przedstawiciela bocznicy odbierającego, przyjmującego wagony - przesyłki jest sprawdzenie stanu przesyłki i wagonów. W szczególności należy zwrócić uwagę na:
   - uszkodzenia lub braki w przesyłkach,
   - stan plomb na wagonach i przesyłkach,
   - czy wagony są prawidłowo załadowane,
   - czy wagony próżne są należycie oczyszczone,
   - czy nieaktualne napisy i nalepki zostały przez przewoźnika usunięte,
   - zgodność numerów wagonów z wykazem zdawczym,
   - stan techniczny podstawionych wagonów i ich wyposażenie (luźne części wagonowe), stan nadwozi przyjmowanych wagonów zarówno ładownych jak i próżnych w celu stwierdzenia ewentualnych uszkodzeń i usterek.
5) Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości, braki, uszkodzenia nadwozi wagonów należy odnotować w wykazie zdawczym w rubryce „uwagi" potwierdzając zapis podpisem zdającego (przewoźnika kolejowego) i przyjmującego (posiadacza) na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego.
6) Przy przekazywaniu przesyłek celnych winna być umieszczona adnotacja w wykazach zdawczych o następującej treści: „Przesyłka do oclenia - rozładunek tylko w obecności funkcjonariusza celnego".
7) W razie stwierdzenia częściowego braku lub uszkodzenia przesyłki przedstawiciel bocznicy żąda komisyjnego ustalenia stanu przesyłki z przedstawicielem 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 usterek stanu technicznego wagonów jest związany z odpowiedzialnością posiadacza bocznicy, 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.
10) W przypadku nie stawienia się upoważnionego pracownika bocznicy na punkcie zdawczo - odbiorczym w czasie wyznaczonym na obsługę celem przyjęcia podstawionych

przez przewoźnika kolejowego wagonów - przesyłek, przedstawiciel przewoźnika kolejowego odnotowuje w wykazie zdawczym nieobecność przedstawiciela bocznicy i pozostawia wagony na torze zdawczym. W takim przypadku przy jakichkolwiek nieprawidłowościach przy podstawionych wagonach użytkownik bocznicy nie może wnosić roszczeń w stosunku do przewoźnika kolejowego.

11) Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla bocznicy oraz po podpisaniu wykazu zdawczego przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego i przedstawiciela bocznicy, za stan wagonów - przesyłek odpowiada użytkownik bocznicy.

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

1) Ze strony użytkownika bocznicy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony przewoźnika wagony przyjmuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznicy.
2) Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie wykazu „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania" sporządzonego przez przedstawiciela bocznicy.
3) Sporządzone zawiadomienie wyznaczony pracownik bocznicy doręcza wraz z dokumentami przewozowymi do przewoźnika a następnie po dokonaniu odpowiednich adnotacji przez pracownika przewoźnika zawiadomienia te przekazuje drużynie manewrowej przewoźnika.
4) Pracownik ten potwierdza odbiór zawiadomienia wpisując na wszystkich egzemplarzach „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania" datę i godzinę doręczenia.
5) Przyjmujący wagony ze strony przewoźnika (ustawiacz) obowiązany jest dopilnować, aby wagony przekazywane przewoźnikowi były przygotowane w następujący sposób:
   - ❖ wagony próżne należycie oczyszczone,
   - ❖ wagony ładowne prawidłowo załadowane,
   - ❖ nieaktualne napisy i nalepki usunięte przez pracowników bocznicy,
   - ❖ części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
   - ❖ numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadanym „Zawiadomieniem o wagonach gotowych do zabrania".
6) 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 bocznicy, dwa zabiera pracownik przewoźnika.

ROZDZIAŁ VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

Bocznica **„GLENPORT"** nie przyjmuje i nie nadaje wagonów z materiałami niebezpiecznymi.

ROZDZIAŁ IX

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

1) Utrzymanie bocznicy pod względem przydatności do eksploatacji należy do obowiązków pracowników użytkownika bocznicy, nad którymi nadzór sprawuje kierownik elewatora.
2) Do prac związanych z utrzymaniem bocznicy wchodzą:
   - ❖ konserwacja,
   - ❖ przeglądy bieżące,
   - ❖ remonty średnie,
   - ❖ remonty kapitalne nawierzchni i podtorza.

3) Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:

- ❖ usuwanie śniegu i lodu,
- ❖ smarowanie, dokręcanie śrub,

4) Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń należy:

- ❖ wymiana pojedynczych złącz,
- ❖ usuwanie wybojów,
- ❖ podnoszenie osiadłego toru,
- ❖ nasuwanie boczne toru,
- ❖ poprawianie uchyleń szyn,
- ❖ nasuwanie szyn odpełzłych,
- ❖ miarkowanie luzów,
- ❖ odwodnienie toru,
- ❖ odchwaszczenie,
- ❖ oprofilowanie podsypki,
- ❖ wymiana podkładów,

Ponadto do prac bieżącego utrzymania należy również konserwacja i naprawa sygnałów na kozłach oporowych oraz wskaźników na zwrotnicach.

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 dokona badania (przez upoważnione osoby) stanu technicznego torów bocznicy zgodnie z Art. 62 Prawa Budowlanego.

5) Podczas wykonywania robót na bocznicy związanych z utrzymaniem torów i rozjazdów należy przestrzegać następujących postanowień:

- ❖ roboty mogą by wykonywane tylko przez upoważnionych i odpowiednio przygotowanych pracowników,
- ❖ 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, jeżeli roboty mają być wykonywane przy zamkniętym torze, odcinek toru lub tor objęty robotami powinien być osygnalizowany zgodnie z postanowieniami Instrukcja sygnalizacji i pracy manewrowej obowiązująca na bocznicach kolejowych tj. z obu stron miejsca robót powinna znajdować się tarcza zatrzymania "D1",
- ❖ przed przystąpieniem do robót drogowych użytkownik bocznicy powiadamia PKP Polskie Linie Kolejowe Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu, Sekcję Eksploatacji Poznań Franowo oraz zainteresowanych przewoźników 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.
7) Sprawy utrzymaniowe torów bocznicowych i nadzór nad ich stanem technicznym reguluje Instrukcja określająca zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy.
8) Odpowiedzialność za stan techniczny bocznicy ponosi jej użytkownik.

ROZDZIAŁ X

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

Manewry na bocznicy wykonywane są przez pracowników zatrudnionych przez licencjonowanego przewoźnika obsługującego bocznicę **„GLENPORT"**.

Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów na bocznicy, posiadający potwierdzone świadectwem egzaminu kwalifikacyjnego kwalifikacji: ustawiacza, manewrowego, maszynisty (kierowcy lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM) – obowiązani są poddawać się doskonaleniu zawodowemu i egzaminom okresowym.

Egzaminy okresowe pracownicy obowiązaniu są składać nie rzadziej niż raz na cztery lata.

Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności, pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.

Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy.

Prowadzenie doskonalenia zawodowego oraz przeprowadzanie egzaminów okresowych pracowników zlecane jest podmiotom zewnętrznym.

Pracownicy muszą posiadać zdolność fizyczną i psychiczną do pracy na zajmowanym stanowisku potwierdzoną zaświadczeniem lekarskim wydanym przez uprawnionego lekarza z kolejowego ośrodka medycyny pracy oraz poddawać się badaniom okresowym i kontrolnym przez uprawnionego do takich badań lekarza w wyznaczonych terminach.

Na bocznicy należy prowadzić wykaz pracowników podlegających doskonaleniu zawodowemu (pouczeniom okresowym) i dokumentację dotyczącą odbywania takiego doskonalenia (dziennik pouczeń okresowych) oraz rejestry egzaminów pracowników.

Dokumenty stwierdzające przydatność pracownika do pracy na stanowisku związanym z transportem kolejowym na bocznicy powinny znajdować się w aktach osobowych pracownika.

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

1) maszynisty,
2) ustawiacza (ew. dyżurnego ruchu, kierownika pociągu),
3) manewrowego,
4) toromistrza lub dróżnika obchodowego,

powinni spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 roku w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzące pojazdy kolejowe (Dz. U. 2004, nr 212 poz. 2152 z późniejszymi zmianami) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U.2015, poz.46).

ROZDZIAŁ XI

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

Obowiązki pracowników transportu kolejowego.

1) Maszynista pojazdu spalinowego:

- ❖ przed przystąpieniem do pracy winien sprawdzić stan techniczny lokomotywy zgodnie z Instrukcją wewnętrzną,
- ❖ dokonuje czynności bieżącej konserwacji
- ❖ przed przystąpieniem do pracy zostaje zapoznany przez ustawiacza z planem pracy manewrowej,
- ❖ wykonuje swoje obowiązki zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu i instrukcji wewnętrznej.

2) Ustawiacz:

- ❖ zapoznaje się z sytuacją zajętości torów po poprzedniej zmianie,
- ❖ przyjmuje polecenia wykonania pracy od kierownika bocznicy
- ❖ przygotowuje się do prowadzenia prac manewrowych poprzez założenie ubrania roboczego, kamizelki ostrzegawczej, rękawic, kasku ochronnego, pobrania przyborów sygnałowych,
- ❖ zleca przygotowanie dróg przebiegu manewrowemu,
- ❖ sprawdza wykonanie przygotowania drogi poprzez wzrokową ocenę położenia zwrotnic leżących w drodze przebiegu,
- ❖ poleca wykonanie czynności manewrowych manewrowemu, lub wykonuje je sam informując o tym manewrowego,
- ❖ poleca zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem.

3) Manewrowy:

- ❖ przygotowuje się do prowadzenia prac manewrowych poprzez założenie ubrania roboczego, kamizelki ostrzegawczej, rękawic, kasku ochronnego, pobrania przyborów sygnałowych,
- ❖ przygotowuje drogi przebiegu zlecone przez ustawiacza,
- ❖ wykonuje czynności manewrowe zlecone przez ustawiacza,
- ❖ zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem.

4) Toromistrz lub dróżnik obchodowy:

- ❖ dokonuje obchodu torów i oględzin rozjazdów zgodnie i instrukcją utrzymania infrastruktury kolejowej,
- ❖ wykonuje konserwacje i przeglądy bieżące,
- ❖ smaruje części trące, dokręca śruby i wkręty, czyści żłobki przejazdów,
- ❖ utrzymuje na bieżąco tory i rozjazdy, nadzorując prace wykonywane przez podległych pracowników.

ROZDZIAŁ XII

Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym

1. Postępowanie w razie wypadku.

1) Przez wypadek kolejowy rozumie się: niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska
2) Poważny wypadek – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
   - ❖ z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub;
   - ❖ powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro, mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;
3) Incydent kolejowy – niezamierzone zdarzenie inne niż wypadek kolejowy, związane z ruchem pojazdu kolejowego i mające wpływ na bezpieczeństwo jego ruchu.
4) Do wypadków i wydarzeń wynikających z eksploatacji bocznicy w szczególności zalicza się:
   - ❖ kolizje,
   - ❖ wykolejenia,
   - ❖ zdarzenia na przejazdach,
   - ❖ zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
   - ❖ pożar pojazdu kolejowego;
5) W razie zaistnienia wypadku lub wydarzenia na terenie bocznicy z:
   - ❖ pracownikami przewoźnika,
   - ❖ pracownikami bocznicy ,
   - ❖ osobami postronnymi,
   - ❖ taborem,
   - ❖ pojazdami kołowymi na placu ładunkowym powstałego w związku z wykonywaniem pracy manewrowej należy przerwać wykonywanie pracy manewrowej i niezwłocznie powiadomić kierownictwo bocznicy.

Niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia użytkownik bocznicy jest obowiązany:

- ❖ zorganizować pierwszą pomoc poszkodowanym w wypadku lub wydarzeniu,
- ❖ zabezpieczyć miejsce wypadku, wydarzenia,
- ❖ powiadomić kierownictwo bocznicy

Użytkownik bocznicy jest obowiązany pisemnie zawiadomić o wypadku właściwe dla miejsca wypadku następujące podmioty:

- ❖ Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego poprzez oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego,
- ❖ Prokuraturę Rejonową,
- ❖ Komendę Policji,
- ❖ właściwego terenowo Komenda Miejskiej lub Powiatowej Państwowej Straży Pożarnej,
- ❖ oraz innych ustalonych adresatów.

Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji.

1) Zadaniem komisji prowadzącej postępowanie w sprawach zdarzeń jest ustalenie:
   - ❖ okoliczności zdarzenia,
   - ❖ przyczyn zdarzenia,
   - ❖ wniosków zapobiegawczych.

2) W zależności od okoliczności i skutków zdarzenia postępowanie prowadzi:

- ❖ komisja miejscowa - w sprawach zdarzeń powstałych podczas prac manewrowych oraz poważnych wypadków lub wypadków polegających na najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory oraz wskakiwania i zeskakiwania z taboru;
- ❖ komisja zakładowa - w sprawach pozostałych wypadków

Komisja miejscowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości komisji zakładowej do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję;

Skład komisji miejscowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, w których pracownicy, infrastruktury lub pojazdów kolejowych uczestniczyli w zdarzeniu.

Przewodniczącym komisji powypadkowej miejscowej jest przedstawiciel Właściciela bocznicy.

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.

Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na bocznicy, musi znać przepisy i instrukcje w zakresie BHP, obowiązujące na zajmowanym stanowisku. Pracownicy są obowiązani przestrzegać postanowień regulaminu pracy transportu kolejowego, innych regulaminów wewnątrzzakładowych, przepisów i instrukcji oraz stosować odpowiednie środki zapewniające właściwe warunki BHP w zakładzie i na stanowiskach pracy. Odpowiedzialnym za stan BHP jest Kierownik Oddziału Nad zapewnieniem właściwych warunków BHP czuwa inspektor BHP.

ROZDZIAŁ XIII

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

Zarządca infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznica kolejowa jest połączona: PKP PLK S.A.	
Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu (sekretariat)	(61) 6331 300
Sekcja Eksploatacji Poznań Franowo	(61) 6337 340
Dyżurny ruchu stacji **„Szamotuły"**	6333 136 lub (61) 6333 691
Dyspozytor zakładowy	(61) 6336 915
Użytkownik bocznicy – „GLENPORT"	
„GLENPORT Sp. z o.o.", ul. Portowa 4, 82–300 Elbląg	601 702 941

Przewoźnik kolejowy nr 1: Rail Polska Sp. z o.o.	
Rail Polska Sp. z o.o. z/s w Warszawie, ul. Willowa 8/10, lok. 11, 00–790 Warszawa	(22) 646 54 67
Dyspozytor zakładowy	601 491 073
Przewoźnik kolejowy nr 2: (wypełnić ołówkiem)	

Rozdział XIV
Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu:

Lp.	Numer egzemplarza	Nazwa odbiorcy regulaminu
1.	Egz. Nr: 1, 2	**„GLENPORT Sp. z o.o."**
2.	Egz. Nr: 3, 4	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu
3.	Egz. Nr: 5	Rail Polska Sp. z o.o.
4.	Egz. Nr: 6	Przewoźnik kolejowy

Regulamin wykonano w sześciu (6) jednobrzmiących egzemplarzach, który po uzgodnieniu przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu, w zakresie bezpieczeństwa ruchu, zostanie zatwierdzony przez właściciela „GLENPORT Sp. z o.o."

2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

Regulamin pracy bocznicy kolejowej zawsze powinien być utrzymany w stanie aktualnym. Regulamin wraz z załącznikami oraz wszystkie zmiany i uzupełnienia należy podać do wiadomości wszystkim zainteresowanym pracownikom za podpisem.

Każdą zmianę w regulaminie przed jej wprowadzeniem należy uzgodnić z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu. Zmiany powinny być wniesione do wszystkich egzemplarzy regulaminu i odnotowane w skorowidzu zmian i uzupełnień.

Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.

Nr zmiany	Dotyczy punktu	Przyczyna wprowadzenia	Data wprowadzeni	Podpis wprowadzającego
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				

3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

Lp.	Imię i nazwisko	Stanowisko	Data	Podpis
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				

Rozdział XV

Załączniki.

Plan sytuacyjny bocznicy kolejowej z naniesionymi wymaganymi danymi.