

Małgorzata Michalska

ul. Kolonijna 22

86-032 Niemcz

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

PORT HANDLOWY

W UJŚCIU

Ujście, 2021 r.

Spis działek Regulaminu

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

22. Środki łączności	16
III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.	17
IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.	18
1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	18
2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.	18
3. Masa hamująca składów manewrowych.	18
4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	18
5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.	18
6. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po bocznicy....	19
7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.....	19
8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona.	19
V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.	20
1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe i zasady pracy manewrowej w tych rejonach.	20
2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy	20
3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	20
4. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.....	21
5. Miejsce znajdowania się lokomotywy w składzie manewrowym.....	21
6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.....	21
7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.	21
8. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	22
9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.....	22
10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.	23
11. Gospodarka płozami hamulcowymi.....	23
12. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem.....	24
13. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów....	24
VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.....	25
1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.	25
2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.	25
3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy.	25
4. Ważenie wagonów.	26
5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	26

6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.	27
VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.....	30
1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.....	30
2. Przekazywanie wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy.	30
VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	31
1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej.	31
2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicach kolejowej.	31
3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.....	31
4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.....	31
IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.	32
X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicach (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicach).....	34
XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicach ruchem kolejowym).	37
XII. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborami kolejowymi.	40
XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic kolejowych jest połączona, przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową oraz użytkownika bocznic kolejowych.	42
XIV. Postanowienia końcowe.....	43
1. Rozdział regulaminu.	43
2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.....	43
3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.....	44
XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	45

Załączniki:

- Plan schematyczny bocznic kolejowych

Skróty stosowane w Regulaminie	
Skrót	Znaczenie
Małgorzata Michalska, Przedsiębiorstwo	Przedsiębiorstwo: Małgorzata Michalska ul. Kolonijna 22 86-032 Niemcz
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
Bocznicą, bocznicą kolejową, bocznicą Port Handlowy w Ujściu	Bocznicą kolejową Port Handlowy w Ujściu użytkownika Małgorzata Michalska
Przewoźnik	Licencjonowany przewoźnik kolejowy
Prowadzący pojazd trakcyjny	Maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej
Przewodniczący komisji kolejowej	Przewodniczący komisji kolejowej na bocznic kolejowej Port Handlowy w Ujściu
Regulamin, Regulamin pracy bocznic kolejowej	Regulamin pracy bocznic kolejowej Port Handlowy w Ujściu
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
PKBWK	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

I. Postanowienia ogólne.

1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

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

1.2. Regulamin pracy bocznic kolejowej opracowany został na podstawie:

- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.),
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 8),
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1923);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2373);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212, z późn. zm.).

1.3. Celem opracowania regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy manewrowej na bocznic kolejowej. Regulamin pracy bocznic kolejowej obejmuje postanowienia regulujące prawidłowe

i bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na terenie bocznicy. Regulamin przedstawia warunki miejscowe (lokalne) panujące na bocznicy oraz ich wpływ na bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz czynności ładunkowych.

2. Podstawa prawna eksploatacji bocznicy kolejowej.

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

Nr świadectwa	Wyrób	Data wydania
B/2014/0227/BK/0986	podrojazdnicę drewnianą typu IB	4.06.2014 r.
B/2014/0211/BK/0985	rozjazd kolejowy zwyczajny Rz typu S42-205-1:9	22.05.2014 r.
B/2014/0189/BK/0983	system przytwierdzenia bezpośredniego	13.05.2014 r.
B/2014/0015/BK/0972	podkłady drewniane typu IIB	7.02.2014 r.
B/2013/0312/BK/0959	system przytwierdzenia pośredniego typu K szyny S42 do podkładów drewnianych	20.11.2013 r.
B/2014/0091/BK/0978	szyna kolejowa typu S42	26.03.2014 r.
B/2014/0212/BK/0985	rozjazd kolejowy krzyżowy podwójny Rkpd typu S42-205-1:9	22.05.2014 r.
U/2011/0150/BK/0096	mechaniczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym - zamki zwrotnicowe trzpieniowe typu EEZ-1, zamek ryglowy typu EEZ-3, zamki wykolejnicowe typu EEZ-5	28.02.2011 r.

2.2. Bocznicę kolejową eksploatowaną jest na podstawie Świadectwa Bezpieczeństwa nr wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla użytkownika bocznicy kolejowej.

2.3. Użytkownikiem bocznicy w rozumieniu art. 4 pkt. 10a ustawy o transporcie kolejowym jest Małgorzata Michalska na podstawie tytułu prawnego właściciela na działkach, na których położona jest bocznicę.

3. Zakres obowiązywania regulaminu.

3.1. Regulamin obejmuje w swym zakresie sprawę techniczno – ruchową, ogólnoeksploatacyjną, bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie bocznicy, utrzymania, konserwacji torów i urządzeń, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz inne wynikające z warunków miejscowych.

3.2. Postanowienia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej obowiązują:

- pracowników bocznicy kolejowej, których praca związana jest z ruchem kolejowym,
- przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznicy kolejowej,
- pracowników podmiotów gospodarczych zajmujących się diagnostyką i utrzymaniem bocznicy kolejowej,

- innych pracowników wykonujących czynności na terenie bocznicy.

4. Użytkownik bocznicy kolejowej.

Użytkownikiem bocznicy jest: Małgorzata Michalska.

Adres siedziby użytkownika bocznicy: 86-032 Niemcz, ul. Kolonijna 22.

Adres bocznicy : 64-850 Ujście, ul. Portowa 10.

5. Współużytkownicy bocznicy kolejowej.

Bocznicza nie posiada współużytkowników.

6. Przeznaczenie bocznicy kolejowej.

Bocznicza kolejowa przeznaczona jest do:

- przyjmowania i nadawania składów wagonowych,
- przyjmowania przesyłek towarowych z barek i przekazywania ich do transportu przewoźnikom kolejowym,
- wykonywania pracy manewrowej związanej z obsługą punktów zdawczo-odbiorczych i ładunkowych,
- wykonywania czynności ładunkowych.

7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.

Lp.	Tytuł
1	Zasady i wymagania utrzymania nawierzchni kolejowej, budowli inżynierskich na boczniczy kolejowej użytkowanej przez Małgorzatę Michalską
2	Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz sygnalizacji na boczniczy kolejowej użytkowanej przez Małgorzatę Michalską
3	Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na boczniczy kolejowej użytkowanej przez Małgorzatę Michalską

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

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

II. Opis techniczny bocznic kolejowej.

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

- 1.1. Bocznic Port Handlowy w Ujściu jest bocznicą szlakową.
- 1.2. Bocznic Port Handlowy w Ujściu odgałęzia się od toru szlakowego rozjazdem nr 101 w km 33,798 linii kolejowej nr 374 Mirosław Ujski - Piła Główna, zarządzanej przez PKP PLK S.A.
- 1.3. Początek bocznic Port Handlowy w Ujściu (punkt styku infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK S.A. i Małgorzatę Michalską) zlokalizowany jest w km 0,046 toru nr 101 (wykolejnica Wk101). Punkt ten stanowi jednocześnie granicę utrzymania - (PKP PLK S.A. - Małgorzata Michalska).

2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

- 2.1. Bocznic nie posiada okręgów nastawczych i posterunków ruchu.
- 2.2. Rozjazd nr 101 odgałęziający do bocznic oraz wykolejnica Wk101 są nastawiane ręcznie przez kierownika manewrów przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowany jest:

- w km 0,056 toru nr 103b (punkt nr 1),
- w km 0,025 toru nr 102b (punkt nr 2),
- w km 0,140 toru nr 102 (punkt nr 3).

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

4.1. Wykaz torów

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość toru						Pojemność użyteczna w wag. czteroosiowych
		Ogólna			Użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
101	dojazdowy	PR101 KR101	PR103 PR103	521 475*	-	-	-	-
102	zdawczo-odbiorczy, ładunkowy	ŚR102	PR104	247	UR102cd	PR104	209	13
102a	ładunkowy	PR104	KO	226	UR104	Z 1	180	12
102b	zdawczo-odbiorczy, ładunkowy	ŚR102	PR106	230	UR102ab	PR106	205	13
102c	trakcyjny	PR106	KO	90	-	-	-	-
103	ładunkowy	PR103	PR105	248	PR103	UR105	207	13
103a	ładunkowy	PR104	KO	168	PR105	Z 1	98	6
103b	zdawczo-odbiorczy, ładunkowy	PR103	PR107	356	UR103	UR107	275	18
104	żeberkowy	PR106	KO	119	-	-	-	-
Oznaczenia: PR – początek rozjazdu; KR – koniec rozjazdu; UR - ukres rozjazdu; KO - koziół oporowy; Z 1 - sygnał Z 1 „Stój” ; ŚR - środek rozjazdu krzyżowego								
* - na gruncie PKP S.A.								
Za średnią długość wagonu czteroosiowego przyjęto: 15 metrów								

4.2. Pojemność boczniczy:

Maksymalna pojemność torów boczniczy wynosi: $M_p = 75$ wagonów o długości 15 m.

Normalna pojemność boczniczy wynosi: $N_p = 0,6 \times M_p = 0,6 \times 75 \text{ wag.} = 45$ wagonów o długości 15 m.

4.3. Tory boczniczy zbudowane są z szyn typu S42.

4.4. Pochylenia podłużne torów

Nr toru	Pochylenie w promilach			Długość [m]	W kierunku	Uwagi
	spadek	poziom	wzniesienie			
1	2	3	4	5	6	7
101	4,0	0,0	3,0 5,0	25 65,5 96 246 88,5	R103	
102		0,0		247	R104	
102a		0,0		226	KO	
102b		0,0		230	R106	
102c		0,0		90	KO	
103		0,0		248	R105	
103a		0,0		168	KO	
103b		0,0		356	R107	
104		0,0		119	KO	

Oznaczenia: R - rozjazd, KO - kozioł oporowy

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

5.1. Wykaz rozjazdów.

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ rozjazdu	Zasadnicze położenie zwrotnicy		Sposób przestawiania	Oświetlenie zwrotnicy	UWAGI
1	2	3		4	5	6
101	RZL S49-190-1:9, S	na tor szlakowy PKP PLK S.A		ręcznie	nie	odgałęziający na bocznicy, w utrzymaniu PKP PLK S.A.
102	RKPD S42-205-1:9, H	ab	na T102b	ręcznie	nie	
		cd	na T102			
103	RZL S42-205-1:9, H	na T103b		ręcznie	nie	
104	RZL S42-205-1:9, H	na T102a		ręcznie	nie	
105	RZL S42-205-1:9, H	na T103		ręcznie	nie	
106	RZP S42-205-1:9, H	na T102c		ręcznie	nie	
107	RZL S42-205-1:9, H	na T103b		ręcznie	nie	

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

5.2. Oględziny i utrzymanie rozjazdów w czystości.

Oględziny i utrzymanie w czystości rozjazdu nr 101 należy do obowiązków uprawnionych pracowników PKP PLK S.A.

Utrzymanie w czystości pozostałych rozjazdów na boczniczy Port Handlowy w Ujściu należy do obowiązków wyznaczonych pracowników użytkownika boczniczy. Oględziny i badania techniczne tych rozjazdów wykonywane są przez osoby posiadające wymagane kwalifikacje na podstawie umowy zawartej pomiędzy użytkownikiem boczniczy i firmą zewnętrzną.

6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania

Na terenie boczniczy nie ma zabudowanych wykolejnic. Wyjątek stanowi wykolejnica Wk101 zabudowana w km 0,046 toru nr 101, będąca własnością PKP PLK S.A. Utrzymanie i konserwacja należy do obowiązków uprawnionych pracowników PKP PLK S.A.

7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Na boczniczy Port Handlowy w Ujściu nie występują uzależnienia zwrotnic rozjazdów od wykolejnic. Wyjątek stanowi uzależnienie rozjazdu 101 z wykolejnicą Wk101. Klucz od rozjazdu 101 znajduje się w zamku wykolejnicy Wk101. Natomiast klucz od wykolejnicy Wk101 pobierany jest za pokwitowaniem od nastawniczego nastawni „P17” stacji Piła Główna.

8. Urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym.

Na boczniczy Port Handlowy w Ujściu, oprócz wykolejnicy Wk101, nie występują inne urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym.

9. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych.

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

10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na boczniczy Port Handlowy w Ujściu w km 0,180 toru nr 101 występuje most nad ciekim wodnym.

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

11.1. Wykaz przejazdów kolejowo-drogowych:

Lokalizacja przejazdu				Kategoria przejazdu (przejścia)	Do kogo należy obowiązek		Uwagi
km	toru	przez tor/tory nr	droga		podawania sygnałów na przejazd (przejście)	czyszczenia żłobków na przejeździe (przejściu)	
1	2	3	4	5	6	7	8
0,213	101	101	ul. Piłska (DK11)	D	uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego	wyznaczony pracownik użytkownika bocznic	
0,352	101	101	wew.	wew.			
0,085	102	102, 103	wew.	wew.			
0,210	102b	102b, 103b	wew.	wew.			
0,400	102a	102a, 103a	wew.	wew.			

11.2. Przejazd kat. D z ulicą Piłską (DK11) jest oznakowany od strony drogi znakami G-3.

11.3. Przejazdy wewnątrzakładowe są oznakowane od strony drogi znakami B-20 „Stop” oraz „Krzyżami św. Andrzeja” - odpowiednio do ilości torów: znak G-3 lub G-4.

11.4. Wszystkie przejazdy są osygnalizowane od strony toru wskaźnikami W6b.

11.5. Nawierzchnia na przejazdach jest utwardzona.

11.6. Czyszczenie żłobków na przejazdach należy do obowiązków wyznaczonego pracownika bocznic.

12. Oświetlenie bocznic kolejowej.

1. Bocznicę oświetlona jest za pomocą lamp elektrycznych (różnych typów) zapewniających dobrą widoczność.
2. Oprócz oświetlenia rozmieszczonego wzdłuż torów bocznic, dobrą widoczność w porze ciemnej zapewniają punkty świetlne umieszczone na budynkach i magazynach.
3. Włączanie i wyłączenie oświetlenia odbywa się automatycznie poprzez wyłącznik zmierzchowy.

13. Punkty ładunkowe.

13.1. Magazyny

Rodzaj obiektu	Miejsce usytuowania (tor nr)	Przeznaczenie (rodzaj składowanego towaru)	Urządzenia za i wyładunkowe
1	2	3	4
Elewator	102	zboża	zsyp, ssawka
Magazyn zbożowy nr 2	102a	zboża	zsyp, ssawka
Magazyn handlowy nr 1	102	towary różne	wózki widłowe
Magazyn handlowy nr 3	102b	towary różne	wózki widłowe

13.2. Rampy

Rodzaj obiektu	Miejsce usytuowania (tor nr)	Długość [m]	Długość frontu ładunkowego [m]	Przeznaczenie
1	2	3	4	5
boczna	102	27	16	za i wyładunek zboża
boczna	102b	40	40	za i wył. towarów różnych

13.3. Place składowe

Rodzaj obiektu	Miejsce usytuowania (tor nr)	Przeznaczenie	Powierzchnia [m ²]	Długość frontu ładunkowego [m]
1	2	3	4	5
składowy	102	za i wyładunek kruszyw i węgla	1000	70
składowy	102b	za i wyładunek kruszyw i węgla	1000	80

14. Urządzenia ładunkowe.

Rodzaj	Miejsce usytuowania (przy torze nr)	Przeznaczenie	Norma ładunkowa [ton/godz.]
1	2	3	4
rura teleskopowa	102	przeładunek zboża	18
łopata mechaniczna	102	przeładunek zboża	18
dźwig samojezdny typu „FUCHS”	103	przeładunek węgla	20
ładowarka	102b	przeładunek węgla	25

Pracownicy wyznaczeni do obsługi urządzeń ładunkowych muszą posiadać wymagane przeszkolenie.

15. Wagi wagonowe.

1. W torze 102b (w odległości 70m od rozjazdu 102ab) zabudowana jest waga statyczna typu WN 100 - 16 nr 0205 o nośności 100 ton i długości pomostu 16m.
2. Przejazd przez wagę dozwolony jest z prędkością do 3 km/h.
3. Waga jest obsługiwana przez przeszkolonych pracowników.

16. Bramy kolejowe.

1. Teren bocznic (za wyjątkiem części toru dojazdowego 101) jest ogrodzony.
2. Bocznic posiada jedną bramę kolejową (wjazdową) usytuowaną w km 0,239 toru nr 101.
3. Brama w położeniu zasadniczym jest zamknięta.
4. Skrzydła bramy wyposażone są w urządzenia zabezpieczające ją przed samoczynnym niekontrolowanym zamknięciem w czasie jazdy taboru kolejowego.
5. Klucz od bramy znajduje się w budynku portierni (przy bramie głównej).
6. W torze nr 102 (za przejazdem w km 0,085) znajduje się brama roletowa. Na tej samej wysokości w torze nr 103 znajduje się brama dwuskrzydłowa. Brama ta zamyka się i otwiera na polecenie Kierownika Elewatora.
7. W torze nr 102c znajduje się brama wjazdowa do lokogarażu.
8. Bramę wjazdową otwiera i zamyka pracownik portierni.

17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

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

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

Na terenie bocznic nie ma zlokalizowanych miejsc, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli. Wyjątek stanowią bramy do obu hal. Miejsca o ograniczonej skrajni oznakowane są poprzez namalowane ukośne żółto-czarne pasy.

19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

1. Sygnały:

- na zakończeniu torów nr: 102a, 103a, 104, z prawej strony umieszczone są sygnały Z 1 „Stój”;
- na koźle oporowym w lokogarażu (zakończenie toru nr 102c) - sygnał Z 1 „Stój”;
- na bramie wjazdowej na bocznicy, na bramach w torach 102 i 103, na bramie lokogarażu umieszczone są sygnały D 1 „Stój”.

Sygnały te są nieoświetlone.

2. Wskaźniki:

- W 17 „Wskaźniki ukresu” znajdują się w międzytorzu, przy każdym rozjeździe (wyznaczając miejsce dokąd wolno zająć tor taborem);
- Wskaźniki zwrotnicowe (Wz 1; Wz 2; Wz 3): na latarniach zwrotnicowych rozjazdów zwyczajnych;
- Wskaźniki zwrotnicowe (Wz 5; Wz 6; Wz 7; Wz 8): na latarni zwrotnicowej rozjazdu krzyżowego podwójnego;
- Wskaźniki W6b „Wskaźniki ostrzegania przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem” ustawione są przed przejazdami kolejowo-drogowymi.

Wskaźniki te są nieoświetlone.

3. Tablice:

- z napisem „punkt zdawczo-odbiorczy” umieszczone są w km 0,056 toru nr 103b, w km 0,025 toru nr 102b, w km 0,140 toru nr 102.

20. Urządzenia i środki trakcyjne.

Użytkownik bocznicy nie posiada własnego pojazdu trakcyjnego. Praca manewrowa wykonywana jest lokomotywami przewoźników kolejowych.

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

Użytkownik bocznicy nie eksploatuje taboru kolejowego.

22. Środki łączności

1. Użytkownik bocznicy do porozumiewania się z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. wykorzystuje łączność telefoniczną - ogólnoadministracyjną.

Numery telefonów:

- Właściciel Przedsiębiorstwa tel.: 606 231 414;
- Kierownik Elewatora tel.: 694 412 573

2. Bocznica nie posiada własnej łączności radiotelefonicznej.
3. Porozumiewanie się drużyny manewrowej na bocznicy opiera się zasadniczo o sygnały ręczne i dźwiękowe.

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

1. Jazdy na bocznice i z bocznic odbywają się ze stacji Piła Główna (PKP PLK S.A.).
2. Przed wyjazdem ze stacji Piła Główna, kierownik manewrów przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice zgłasza się u nastawniczego nastawni Pł7, od którego pobiera za pokwitowaniem klucz od wykolejnicy Wk101.
3. Wyjazd ze stacji Piła Główna odbywa się na sygnał zezwalający wyświetlony na semaforze wyjazdowym F18² bądź F20².
4. Po zatrzymaniu się przed rozjazdem nr 101. Kierownik manewrów udaje się (wraz z pobranym z nastawni „Pł7” kluczem) do wykolejnicy Wk101.
5. Kierownik manewrów otwiera wykolejnicę Wk101 i uwalnia z niej klucz od zamka rozjazdu nr 101. Następnie udaje się z nim do rozjazdu nr 101, otwiera zamek, przekłada jego zwrotnicę w położenie na tor nr 101 i podaje maszyniście sygnał zezwalający na rozpoczęcie jazdy manewrowej w kierunku bocznicy.
6. Po wprowadzeniu składu manewrowego na właściwy tor bocznicy kierownik manewrów zatrzymuje jazdę manewrową, zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem i odprzęga od niego lokomotywę.
7. Wyjazd z bocznicy możliwy jest z torów 102 lub 103, lokomotywą ciągnącą wagony w kierunku toru 101 (bądź luzem).
8. Po wjechaniu ostatnią ośią składu manewrowego na tor szlakowy za rozjazd 101 (styk przediglicowy), kierownik manewrów zatrzymuje jazdę manewrową, udaje się do rozjazdu nr 101, przywraca go do położenia zasadniczego i zamyka zamek ryglowy.
9. Z kluczem od zamka ryglowego rozjazdu nr 101, kierownik manewrów udaje się do wykolejnicy Wk101, umieszcza go w zamku wykolejnicy, po czym nakłada wykolejnicę na tor (szynę) i zamyka ją. Klucz od wykolejnicy Wk101 zabiera celem zwrócenia do na stacji Piła Główna.
10. Wjazd na stację Piła Główna możliwy jest po wyświetleniu sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym A^{1/2}.
11. Po powrocie na stację Piła Główna, kierownik manewrów przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice zwraca dowodnie klucz od Wk101 na posterunek „Pł7”.
12. Do czasu powrotu z bocznicy Port Handlowy w Ujściu lokomotywy przewoźnika kolejowego na stację Piłę, ruch na szlaku Piła Główna - Mirosław Ujski jest wstrzymany.

IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.

1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

1. Obsługa bocznicy kolejowej odbywa się ze stacji Piła Główna, wyłącznie przy użyciu lokomotyw spalinowych.
2. Podstawiania i zabierania wagonów dokonują uprawnieni pracownicy przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
3. Wagony podstawiane na bocznicę ze stacji Piła Główna są ciągnięte.
4. Zabieranie wagonów z bocznicy odbywa się poprzez ich ciągnięcie w kierunku stacji Piła Główna.

2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

1. Bocznica Port Handlowy w Ujściu jest obsługiwana operatywnie według potrzeb.
2. Obsługa odbywa się według ustaleń i w czasie uzgodnionym pomiędzy użytkownikiem bocznicy i przewoźnikiem kolejowym (przewoźnikami kolejowymi).
3. Jednocześnie bocznica może być obsługiwana tylko przez jednego przewoźnika kolejowego.
4. W przypadku wystąpienia przeszkód technicznych do obsługi bocznicy, osoba odpowiedzialna za przyjmowanie składu na bocznicę i uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę ustalają czas następnej obsługi bocznicy.
5. Bocznica może być obsługiwana całodobowo.

3. Masa hamująca składów manewrowych.

Procent wymaganej masy hamującej przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z bocznicy wynosi: 6 %.

4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196kN/oś (20 ton/oś).

5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

1. Na teren bocznicy mogą wjeżdżać tylko pojazdy kolejowe posiadające ważne dokumenty zezwalające na ich eksploatację.
2. Z uwagi na brak elektrycznej sieci trakcyjnej, do obsługi bocznicy można używać tylko lokomotyw spalinowych, przy czym zabrania się wjazdu lokomotyw serii ST43 i ST44 (z uwagi na występujące promienie łuków w torach bocznicy).
3. Po torach bocznicy mogą kursować wszystkie rodzaje wagonów bez ograniczeń (z zachowaniem obowiązującej na bocznicy skrajni taboru).

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

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

7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej.

Lokomotywy przewoźników kolejowych mogą poruszać się tylko po wszystkich torach bocznic niezbędnych do obsługi danego punktu zdawczo – odbiorczego.

Wjazd na pozostałe tory bocznic dozwolony jest po dokonaniu ustaleń z wyznaczonym przedstawicielem użytkownika bocznic.

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

Nie dotyczy - użytkownik bocznic nie posiada własnych lokomotyw.

V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.

1. Podział boczniczy kolejowej na rejon manewrowe i zasady pracy manewrowej w tych rejonach.

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

- praca manewrowa wykonywana jest jedną lokomotywą manewrową;
- wykonywanie manewrów jednocześnie dwiema (lub więcej) lokomotywami jest zabronione;
- kierowanie manewrami należy wyłącznie do obowiązków ustawiacza - kierownika manewrów;
- wykonywanie manewrów i zaprzestanie ich zarządza każdorazowo kierownik manewrów;
- do obowiązków ustawiacza należy zabezpieczenie podstawionego taboru przed zbiegnięciem jak również usunięcie płozów hamulcowych;
- odrzucanie wagonów jak również grawitacyjne ich staczanie jest zabronione;
- podczas pracy manewrowej kierownik manewrów znajduje się po stronie prowadzącego pojazd trakcyjny, a podczas jazdy na łuku - po jego wewnętrznej stronie.
- podczas spychania składu kierownik manewrów zawsze musi zajmować miejsce na czołowym spychanym wagonie lub poprzedzać go idąc obok toru pieszo i obserwując drogę przebiegu – w przypadku wystąpienia zagrożenia podaje sygnał Rm 4 „Stój”;
- podczas pracy manewrowej zasadniczo obowiązuje porozumiewanie się przy użyciu sygnałów ręcznych i dźwiękowych.

2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy

Prędkość jazd manewrowych po torach boczniczy nie może przekraczać 5 km/h.

W następujących przypadkach należy ją ograniczyć do 3 km/h:

- przy jeździe obok ramp, magazynów,
- przy wjeździe do lokogarażu,
- przy dojeżdżaniu do stojącego taboru, kozłów oporowych,
- przy jeździe przez wagę kolejową,
- przy przetaczaniu pojazdem drogowym,
- w przypadku utrudnionej widoczności (np. mgła, zamieć śnieżna, burza).

3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Na boczniczy Port Handlowy w Ujściu pracę manewrową wolno wykonywać tylko sposobem odstawczym. Odrzucanie i grawitacyjne staczanie wagonów na torach boczniczy jest zabronione.

4. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

1. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.
2. Rozłączanie sprzęgów hamulcowych jak również zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonane tylko po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów.
3. Sprzęgi śrubowe nie użyte do sprzęgania taboru powinny być zawieszane tak aby nie zwisały niżej niż 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego).
4. Przy rozłączaniu sprzęgów hamulcowych należy uprzednio zamknąć ich zawory.
5. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu pojazdów wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spośród sprzęganego/rozprzęganego taboru.

5. Miejsce znajdowania się lokomotywy w składzie manewrowym

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

6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

1. Obsadę i wyposażenie drużyny trakcyjnej przewoźnika ustala przewoźnik obsługujący bocznice.
2. Na bocznicach Port Handlowy w Ujściu dopuszcza się obsługę w jednoosobowym składzie drużyny trakcyjnej: tylko maszynista (lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowych).

7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

1. Obsadę drużyny manewrowej przewoźnika ustala przewoźnik obsługujący bocznice.
2. Drużyna manewrowa składa się z ustawiacza pełniącego funkcję kierownika manewrów i manewrowych.
3. Na bocznicach Port Handlowy w Ujściu dopuszcza się jednoosobowy skład drużyny manewrowej. Stanowi ją wówczas sam kierownik manewrów z uprawnieniami ustawiacza (bądź kierownika pociągu).
4. Pracownicy drużyny manewrowej zatrudnieni przy manewrach podczas wykonywania pracy winni posiadać:

- chorągiewkę sygnałową, a w porze nocnej (ciemnej) sprawną latarkę sygnałową,
- gwizdek,
- kask i rękawice ochronne,
- kamizelkę ostrzegawczą,
- białą kredę do znaczenia wagonów.

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

1. Manewry przez przejazdy na terenie bocznic należy wykonywać z zachowaniem szczególnych środków ostrożności.
2. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe mogą się odbywać po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego oraz stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do jazdy manewrowej.
3. Przed wjazdem na przejazd kolejowo-drogowy kat. D (DK11) należy jazdę manewrową zatrzymać. Wjazd na przejazdy wewnątrzzakładowe może odbywać się bez zatrzymania składu manewrowego (bądź lokomotywy luzem).
4. Obserwowanie przejazdu przez drużynę manewrową i prowadzącego pojazd trakcyjny powinno trwać od czasu zbliżenia się do przejazdu do czasu zwolnienia przejazdu przez manewrujący tabor.
5. Prędkość manewrowania przez przejazd nie powinna przekraczać 5 km/h, a przed wjazdem na przejazd prowadzący pojazd trakcyjny powinien podać sygnał Rp1 „Baczność” z takim wyprzedzeniem, aby pojazdy drogowe mogły się zatrzymać (wskaźnik W6b).
6. W przypadku prowadzenia manewrów wymagających dłuższego blokowania przejazdów kolejowo-drogowych dróg wewnątrzzakładowych, należy w odstępach 10–15 minutowych przerywać manewry i umożliwiać przejazd pojazdów drogowych i przejście pieszych.
7. Osłona przejazdów podczas jazdy taboru kolejowego należy do obowiązków ustawiacza lub na jego polecenie do manewrowego (posiadającego ważne uprawnienia do kierowania ruchem drogowym).

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

Na terenie bocznic Port Handlowy w Ujściu bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych w jednej grupie wagonów wolno przetaczać do 10 wagonów. W przypadku przekroczenia tej liczby, na każde rozpoczęte 10 wagonów powinny być czynne: jeden hamulec ręczny wagonowy lub dwa wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

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

1. Prace manewrowe na boczniczy zasadniczo realizowane są lokomotywą manewrową.
2. Dopuszcza się przetaczanie wagonów przy użyciu pojazdów drogowych. Prędkość przetaczania należy wówczas ograniczyć do 3 km/h.
3. Nie przewiduje się przetaczania taboru kolejowego siłą ludzką ani przy użyciu podciągarek wagonów.

11. Gospodarka płozami hamulcowymi

1. Rodzaj płóz hamulcowych używanych na boczniczy kolejowej Port Handlowy w Ujściu jest dostosowany do typu szyn w torach boczniczy.
2. Na terenie boczniczy używane są płozy hamulcowe typu PL1 koloru czerwonego.
3. Płozy hamulcowe powinny być ocechowane i opisane kolejnymi numerami porządkowymi w postaci cyfry arabskiej.
4. Płozy nieużywane winny znajdować się na stojakach płozowych.
5. Za prawidłowe rozmieszczenie płozów hamulcowych na boczniczy kolejowej odpowiedzialni są wyznaczeni pracownicy użytkownika boczniczy.
6. Nie wolno używać płozów hamulcowych nieprzepisowych lub uszkodzonych.
7. Nie wolno składować na jednym składowisku płozów zdalnych do użycia z płozami uszkodzonymi.
8. Pracownicy użytkownika boczniczy oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę winni zwracać uwagę na właściwą ilość płozów oraz ich umiejscowienie aby ustrzec przed kradzieżą oraz niewłaściwym użytkowaniem przez osoby nieupoważnione, gdyż mogą stanowić one zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W razie zauważonych nieprawidłowości, braków, uszkodzeń należy zgłosić je kierownictwu użytkownika boczniczy.
9. Miejsce rozmieszczenia płozów hamulcowych na boczniczy:

Lokalizacja	Ilość [szt.]
w międzytorzu torów 102b i 103b, przy rozjeździe nr 103	2
w międzytorzu torów 102b i 103b, przy wadze wagonowej	2
w międzytorzu torów 102b i 103b, przy rozjeździe nr 106	2
w międzytorzu torów 102 i 103 (w okolicy tablicy punkt zdawczo-odbiorczy)	2
w międzytorzu torów 102 i 103, przed rozjazdem nr 104	2
w międzytorzu torów 102a i 103a, przy rozjeździe nr 105	2
zapas (w lokogarażu)	2
Razem:	14 szt.

12. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem

1. Zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy dokonać przed odprzęgnięciem od lokomotywy.
2. Zabezpieczenia wagonów podstawianych na bocznicy na torach zdawczo-odbiorczych dokonuje uprawniony pracownik drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicy.
3. Stojący tabor należy na każdym torze sprzęgać ze sobą z wyjątkiem tych grup taboru, lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone punkty rozładunkowe.
4. Zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem należy dokonać przez zahamowanie hamulcem ręcznym jednego wagonu (gdy grupa nie przekracza 10 wagonów) lub dwóch skrajnych wagonów w grupie połączonych wagonów (których liczba przekracza 10) i wyłożenie płozów hamulcowych pod koła z obu stron składu wagonów (bądź pojedynczo stojącego wagonu).
5. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem klinów drewnianych lub uszkodzonych płozów hamulcowych.
5. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem zawsze po zakończeniu manewrów.
6. Zabezpieczenie zdejmuje i odkręca hamulce ręczne kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy, po połączeniu lokomotywy manewrowej z wagonami.
7. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem i zdjęcie zabezpieczenia przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z bocznicy jak również podczas obsługi punktów ładunkowych odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

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

Przygotowanie drogi przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicy należy do obowiązków kierownika manewrów - ustawiacza (lub na jego polecenie – do manewrowego).

VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej.

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

- 1.1. Kierowanie manewrami należy do obowiązków kierownika manewrów (ustawiacza).
- 1.2. Wszelkie prace manewrowe do wykonania na bocznicach kierownik manewrów uzgadnia z wyznaczonym przedstawicielem użytkownika bocznic.
- 1.3. Aby zapewnić bezpieczne prowadzenie jazd manewrowych, kierownik manewrów albo na jego polecenie manewrowy ma obowiązek sprawdzić wzrokowo stan rozjazdów leżących w drodze przebiegu. W przypadku wątpliwości kierownika manewrów, co do prawidłowości dolegania iglicy do opornicy lub poprawności działania zamknięcia nastawczego nie należy przez ten rozjazd wykonywać jazdy manewrowej. Stwierdzone usterki w rozjazdach należy zgłosić wyznaczonemu przedstawicielowi użytkownika bocznic i oczekiwać na dalsze dyspozycje.
- 1.4. Praca manewrowa winna być wykonywana w sposób sprawny, bezpieczny i zgodny z Regulaminem pracy bocznic oraz obowiązującymi instrukcjami.
- 1.5. Właściwe planowanie i organizowanie pracy manewrowej umożliwia sprawne wykonywanie i realizowanie planu pracy manewrowej oraz zapewnia bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy manewrach jak również innych osób niezaangażowanych bezpośrednio w pracę manewrową.
- 1.6. Obsługa bocznic Port Handlowy w Ujściu przez przewoźników kolejowych odbywa się zgodnie z umowami zawartymi z przewoźnikami kolejowymi obsługującymi bocznicę.

2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Celem wykonywania pracy manewrowej jest:

- obsługa torów zdawczo — odbiorczych (podstawianie i zabieranie wagonów) przez przewoźnika,
- podstawianie wagonów na poszczególne punkty ładunkowe,
- przestawianie wagonów z toru na tor,
- zestawianie taboru gotowego do zdania na torach zdawczo - odbiorczych.

3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.

1. Ładowanie i rozładowywanie wagonu — powinno odbywać się w sposób bezpieczny, zapewniający nie uszkodzenie ładunku oraz wagonu.
2. Kierownik manewrów powinien porozumieć się z prowadzącym czynności ładunkowe i omówić z nim plan pracy oraz warunki bezpieczeństwa na punkcie ładunkowym w czasie dokonywania obsługi.
3. Kierownik manewrów po zakończeniu czynności ładunkowych powinien zażądać zejścia z wagonów i oddalenia się na bezpieczną odległość pracowników wykonujących czynności ładunkowe.

4. Ważenie wagonów.

1. Ważenie wagonów na bocznicach odbywa się na wadze zabudowanej w torze nr 102b.
2. Wagony ważone są statycznie przez przeszkolonych pracowników użytkownika bocznic.
3. Podczas przejazdu przez pomost wagi prędkość należy ograniczyć do 3 km/h.
4. Zabrania się ważenia, jeżeli długość pomostu wagi jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu lub ważona masa brutto jest większa od maksymalnego udźwigu wagi.

5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

- 5.1. W czasie złych warunków atmosferycznych w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrowy tabor mógł być zatrzymany przed przeszkodą.
- 5.2. Pracę manewrową w złych warunkach atmosferycznych należy wykonywać z prędkością bezpieczną w zależności od widoczności drogi przebiegu dla manewrów.
- 5.3. Przygotowanie bocznic do walki ze śniegiem i mrozem należy do obowiązków wyznaczonych przedstawicieli użytkownika bocznic, którzy w tym zakresie powinni dopilnować wykonania przez przydzielonych do tych zadań pracowników:
 - 1) naprawy i zabezpieczenia przed działaniem śniegu i mrozu wszystkich urządzeń kolejowych na bocznicach;
 - 2) przeszkolenia pracowników zatrudnionych przy akcji odśnieżania;
 - 3) zaopatrzenia pracowników w ciepłą odzież;
 - 4) rozproszania sprzętu i materiałów potrzebnych do walki ze śniegiem i mrozem;
 - 5) zapewnienia dodatkowych sił roboczych do odśnieżania bocznic przy dużych opadach śnieżnych.
- 5.4. W czasie opadów śniegu i silnych mrozów wyznaczone osoby kierują całą akcją, której celem powinno być utrzymanie ciągłości ruchu na bocznicach. W tym celu należy skontrolować przydzielonych pracowników z:
 - 1) oczyszczania ze śniegu i lodu rozjazdów;
 - 2) smarowania zwrotnic rozjazdów olejem zimowym;
 - 3) posypywania piaskiem oblodzonych torów i międzytorzy.
- 5.5. Do odmrażania zwrotnic nie wolno używać soli.

5.6. Pracownicy zatrudnieni przy odśnieżaniu torów i rozjazdów muszą być pouczeni jak zachowywać się na torach ze wskazaniem bezpiecznych miejsc, na które należy schodzić w czasie przejazdu taboru.

5.7. W czasie silnych zamieci śnieżnych, ograniczonej widoczności oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu winno odbywać się tylko wtedy gdy na bocznicach nie odbywa się praca manewrowa.

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

6.1. W czasie manewrów porozumiewanie odbywa się zasadniczo przy pomocy sygnałów wzrokowych i słuchowych.

6.2. Prowadzący pojazd trakcyjny zachowuje szczególną czujność i ostrożność, przez cały czas musi widzieć ustawiacza.

6.3. Kierownik manewrów w czasie manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości po stronie prowadzącego pojazd trakcyjny, a na łuku po jego wewnętrznej stronie.

6.4. Prowadzenie manewrów poprzez odrzucanie, jak również grawitacyjne staczanie wagonów na terenie całej bocznic jest zabronione.

6.5. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozsprzęgania taboru będącego w ruchu.

6.6. Prowadzący pojazd trakcyjny może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.

6.7. Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić do położenia zasadniczego.

6.8. Sprzęganie i rozsprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków ustawiacza (lub na jego polecenie do manewrowego).

6.9. Wagony zgrupowane powinny być sprzęgnięte i skrócone ze sobą oraz połączone przewodami hamulcowymi. Nieużyte sprzęgi i przewody hamulcowe muszą być zawieszane na wspornikach.

6.10. Manewry prowadzone obok elewatora i silosów, placów ładunkowych muszą odbywać się ze szczególną ostrożnością.

6.11. Przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe należy:

- 1) powiadomić kierującego pracami ładunkowymi w tym rejonie,
- 2) zażądać od zatrudnionych tam pracowników:
 - a) zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku,

- b) odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - c) pozamykania wagonów i opuszczenia wagonów,
- 3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - 4) sprawdzić czy na torach nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - 5) sprawdzić czy znajdujący się na placu ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięciem się w czasie jazdy trakcji manewrowej.
- 6.12. Przy dojeżdżaniu do punktów ładunkowych prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/h.
- 6.13. Podstawowe zasady bezpiecznego poruszania się po torach:
- 1) W czasie wykonywania pracy manewrowej pracownicy kolejowi powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
 - 2) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód i przechodzić przez tory prostopadłe do ich osi.
 - 3) Nie wolno:
 - a) przechodzić po główkach szyn,
 - b) przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym składem manewrowym,
 - c) przechodzić pod wagonami, po zderzakach i sprzęgach wagonów,
 - d) przebywać na międzytorzach w czasie przejazdu składu manewrowego, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m,
 - e) przebywać w świetle bram podczas przejazdu taboru.
 - 4) Należy unikać chodzenia po rozjazdach; w przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
 - 5) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.
 - 6) Przy przechodzeniu przez tory zastawione wagonami należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojące pojazdy kolejowe przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m.
- 6.14. Jazda na taborze:
- 1) Pracownik jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się za uchwyt wagonu.
 - 2) W czasie, gdy pojazd kolejowy znajduje się w ruchu; zabrania się:
 - a) wychylania się poza skrajnię taboru,
 - b) zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdów kolejowych,
 - c) przebywać:

- na stopniach wejściowych do lokomotyw,
- na pochwach zderzaków, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym albo umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
- na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
- na stopniach wagonów od strony ramp i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,
- na stopniach wagonów w czasie przejazdu obok bram, ramp, ogrodzeń, itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika.

6.15. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę bocznicy (brak skrajni, uszkodzenia wagonów itp.), kierujący manewrami przedstawiciel przewoźnika kolejowego powinien niezwłocznie powiadomić wyznaczonego przedstawiciela użytkownika bocznicy.

6.16. Inne postanowienia:

- 1) nie wolno sprzęgać wagonów będących w ruchu, w rejonie całej bocznicy;
- 2) sposób porozumiewania się na torach:
 - przy pomocy sygnałów ręcznych i dźwiękowych;
 - przy użyciu radiotelefonu – pomocniczo pomiędzy pracownikami drużyny trakcyjnej i manewrowej;
- 3) sposób ostrzegania pracowników:
 - podawanie sygnałów dźwiękowych;

Pewność odebrania sygnału jest wtedy, gdy ostrzegany pracownik usunie się z toru, po którym ma jechać tabor.

VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

- 1.1. Przyjmowanie wagonów odbywa się na torach nr: 103b (w km 0,056), 102b (w km 0,025), 102 (w km 0,140).
- 1.2. Wagony podstawiane przez przewoźnika na tory zdawczo — odbiorcze pod względem handlowym i technicznym przyjmuje wyznaczony przedstawiciel użytkownika bocznicy.
- 1.3. Przyjmowanie wagonów podstawionych na bocznicy odbywa się w wykazie zdawczym R-25 (lub na Wykazie wagonów w składzie pociągu R-7) sporządzanym przez przewoźnika w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje użytkownik bocznicy.
- 1.4. Przedstawiciel użytkownika bocznicy potwierdza przyjęcie wagonów w wykazie zdawczym R-25, lub na Wykazie wagonów w składzie pociągu R-7.
- 1.5. Przy czynnościach zdawczo — odbiorczych przyjmujący wagony zgłasza zauważone nieprawidłowości, wpisuje je do Wykazu R-25, lub na Wykazie wagonów w składzie pociągu R-7 a następnie potwierdza się je podpisem.
- 1.6. Czynności te polegają na sprawdzeniu stanu technicznego wagonów, zgodności wykazów ze stanem faktycznym.

2. Przekazywanie wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy.

- 2.1. Przekazywanie wagonów odbywa się na torach nr: 103b (w km 0,056), 102b (w km 0,025), 102 (w km 0,140).
- 2.2. Wagony zabierane przez przewoźnika z bocznicy pod względem handlowym i technicznym przekazuje wyznaczony przedstawiciel użytkownika bocznicy.
- 2.3. Przekazywanie wagonów przewoźnikowi przez przedstawiciela użytkownika bocznicy dokonuje się na podstawie zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania na druku R-27 (lub odpowiedniku).
- 2.4. Przyjmujący wagony ma prawo uczynić w wykazie R-27 adnotację o zauważonych przy wagonach brakach technicznych. Uwagi te powinny być podpisane przez przyjmującego i zdającego wagony.
- 2.5. Z chwilą podpisania dokumentu (R-27 lub odpowiednika) przez pracownika przewoźnika kolejowego przejmuje on odpowiedzialność za przyjęty ładunek w wagonach.

VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Bocznicą Port Handlowy w Ujściu nie uczestniczy w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

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

Nie dotyczy.

2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej.

Nie dotyczy.

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

Nie dotyczy.

4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.

Nie dotyczy.

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

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

- c) niezbędne ograniczenia w prowadzeniu pracy manewrowej na czas prowadzenia tych robót, w tym zakres zamknięć torów i rozjazdów,
 - d) sposób ostrzegania wykonujących prace,
 - e) inne ograniczenia,
 - f) data i podpis żądającego.
- 3) Przed i za miejscem wykonywania robót torowych, należy ustawić na torach sygnały drogowe tj. tarczę zatrzymania D1 zgodnie z obowiązującymi zasadami.
 - 4) Roboty konserwacyjne, które nie wymagają osłonięcia miejsca robót sygnałami jak np. wymiana lub uzupełnienie drobnych części rozjazdowych, śrub, wkrętów, opórek przeciwpęznych, należy wykonać możliwie najszybciej (bezpośrednio) po stwierdzeniu usterki, z zachowaniem wszystkich warunków bezpieczeństwa ruchu taboru i pracujących ludzi.
 - 5) Po zakończeniu robót upoważniony pracownik winien o powyższym powiadomić Właściciela Przedsiębiorstwa oraz dokonać zapisu w odpowiedniej dokumentacji.
 - 6) Dopóki nie nastąpi sprawdzenie i potwierdzenie prawidłowego działania oraz nie zostaną wniesione odpowiednie zapisy, ruch kolejowy na tym odcinku boczniczy nie może być wznowiony.

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

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

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

13. Celem pouczeń jest systematyczne podnoszenie poziomu wiedzy zawodowej pracowników, dla usprawnienia wykonywania czynności na stanowiskach kolejowych, poprawy organizacji pracy oraz wdrażania nowych metod pracy.

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

1. Zakres obowiązków Właściciela Przedsiębiorstwa:
 - 1.1. Nadzoruje pracę transportu kolejowego na boczniczy.
 - 1.2. Organizuje pracę manewrową na boczniczy.
 - 1.3. Współpracuje z podmiotami zewnętrznymi, których pracownicy prowadzą prace na terenie boczniczy (w szczególności z przewoźnikami kolejowymi).
 - 1.4. Nadzoruje gospodarkę płozami hamulcowymi.
 - 1.5. W okresie zimy nadzoruje akcję odśnieżania.
 - 1.6. Dbą o właściwe utrzymanie i konserwację torów i rozjazdów.
 - 1.7. Udziela zezwoleń na wykonywanie robót na torach oraz czuwa nad przepisowym zabezpieczeniem miejsca robót.
 - 1.8. Sprawuje nadzór nad aktualnością zapisów regulaminu oraz przepisów wewnętrznych.
 - 1.9. Dopilnowuje, aby pracownicy wykonywali pracę zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu, obowiązującymi przepisami i instrukcjami, używania właściwej odzieży ochronnej, sprzętu ochrony osobistej wymaganych przepisami BHP.
 - 1.10. Zobowiązany jest do zapewnienia bezpiecznych warunków prowadzenia ruchu kolejowego na boczniczy.
 - 1.11. W razie zaistnienia wypadku, organizuje pomoc poszkodowanym.

Powyższe obowiązki Właściciel Przedsiębiorstwa może zlecać podległemu personelowi.
2. Zakres obowiązków kierownika manewrów (ustawiacza bądź kierownika pociągu):
 - 2.1. Zgłasza się do pracy w stanie trzeźwym i wypoczętym z właściwymi przyborami sygnałowymi i ubrany w przepisową odzież roboczą i obuwiu robocze.
 - 2.2. Uzgadnia z wyznaczonym przedstawicielem użytkownika boczniczy zakres prac manewrowych związanych z obsługą manewrową boczniczy.
 - 2.3. Ostrzega pracowników przed mającą się odbyć jazdą trakcji manewrowej.
 - 2.4. Dokonuje wzrokowych oględzin torów i rozjazdów na boczniczy.
 - 2.5. Rozprzęga i sprzęga tabor, przestawia zwrotnice, zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem.
 - 2.6. Ustawiacz przystępując do pracy powinien sprawdzić:
 - 1) czy tabor znajduje się w granicach ukresu, czy wagony są sprzęgnięte i należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem,
 - 2) czy nie ma taboru uszkodzonego lub wykolejonego,
 - 3) czy płozy hamulcowe są na właściwych miejscach w dobrym stanie i w odpowiedniej ilości,

- 4) czy w okresie zimowym materiały i urządzenia przeznaczone do akcji odśnieżania znajdują się na właściwym miejscu i w dostatecznej ilości.
 - 2.7. W czasie manewrów ustawiacz powinien sprawdzać:
 - 1) czy praca manewrowa odbywa się bez zakłóceń.
 - 2) czy dopuszczalna prędkość manewrującego taboru nie jest przekraczana,
 - 3) czy nie ma torów i zwrotnic zamkniętych dla ruchu,
 - 4) czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z postanowieniami obowiązujących instrukcji bocznicy, przepisów bhp i innych regulacji.
 - 2.8. Czuwa nad bezpieczeństwem własnym oraz innych osób mających związek z ruchem kolejowym na bocznicy.
 - 2.9. Pilotuje składy manewrowe podczas ich spychania.
 - 2.10. Wraz z maszynistą przeprowadza wymaganą próbę hamulca zespolonego.
 - 2.11. Informuje Właściciela Przedsiębiorstwa o zaistniałych zdarzeniach kolejowych.
 - 2.12. W przypadku wykonywania pracy jednoosobowo przejmuje wszystkie obowiązki manewrowego.
3. Zakres obowiązków prowadzącego pojazdy trakcyjne (maszynisty / prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej):
- 3.1. Zgłasza się do pracy w stanie trzeźwym i wypoczętym, ubrany w przepisową odzież roboczą i obuwie robocze.
 - 3.2. Wykonuje czynności związane z działaniem lokomotywy (pojazdu trakcyjnego) celem wykonania prac manewrowych lub jazd luzem.
 - 3.3. Obserwuje sygnały podawane przez drużynę manewrową i ściśle się do nich stosuje.
 - 3.4. Uważnie obserwuje czy zwrotnice rozjazdów (i wykolejnica Wk101) są należycie nastawiane na drodze przebiegu i czy nie ma przeszkód do jazdy.
 - 3.5. Obserwuje rozstawienie taboru kolejowego, znajdującego się na torach, oraz jego ruchy na sąsiednich torach, sprawdza wolność ukresów.
 - 3.6. Wykonuje polecenia kierującego manewrami, jeżeli nie są one sprzeczne z postanowieniami obowiązujących instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu pracy manewrowej i ludzi.
 - 3.7. W należyтым stanie utrzymuje pojazd trakcyjny i dba o jego sprawność.
 - 3.8. Wraz z ustawiaczem przeprowadza wymaganą próbę hamulca zespolonego.
4. Zakres obowiązków manewrowego:
- 4.1. Zgłasza się u kierownika manewrów w przepisowym ubraniu i z wymaganym wyposażeniem.
 - 4.2. Wykonuje polecenia kierownika manewrów, w szczególności:
 - 1) sprzęga i rozprzęga tabor;
 - 2) zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem;
 - 3) przestawia zwrotnice przystosowane do ręcznego przestawiania.
 - 4.3. Powtarza sygnały pozostałych członków drużyny manewrowej w razie potrzeby.
 - 4.4. Oddala się z miejsca pracy tylko za zgodą kierującego manewrami.

5. Zakres obowiązków torowca:
 - 5.1. Utrzymuje nawierzchnię torów z największą starannością, w stanie całkowitej przydatności eksploatacyjnej zapewniającej bezpieczeństwo przetaczanego taboru; wszelkie usterki, braki i niedokładności bezwzględnie usuwa.
 - 5.2. Nadzoruje:
 - 1) właściwe osygnalizowanie miejsca robót,
 - 2) odwodnienie podtorza,
 - 3) utrzymanie podsypki umożliwiającej przepuszczalność i odpływ wody,
 - 4) podbicie i obsypanie podsypką podkładów,
 - 5) dokręcanie śrub i wkrętów i zabezpieczenie ich odpowiednimi smarami przed wpływem szkodliwych warunków atmosferycznych,
 - 6) odchwaszczenie torowiska.
 - 5.3. Dokonuje kontroli, oceny torów i rozjazdów przez wykonanie obchodów torów i oględzin rozjazdów.
 - 5.4. Prowadzi dziennik oględzin rozjazdów, książki kontroli stanu toru i arkusze badań technicznych rozjazdów.
6. Zakres obowiązków osoby z uprawnieniami budowlanymi w specjalności: linie, węzły i stacje kolejowe (lub odpowiadającymi im uprawnieniami budowlanymi):
 - 6.1. Dokonuje kontroli, oceny stanu torów i rozjazdów przez wykonanie pomiarów bezpośrednich sprzętem pomiarowym, przeprowadza badania techniczne rozjazdów;
 - 6.2. Przeprowadza przeglądy roczne i pięcioletnie, zgodnie z przepisami ustawy Prawo Budowlane.
7. Każdy pracownik boczniczy na polecenie przełożonego zobowiązany jest do wykonywania wszelkich prac na terenie boczniczy, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami i kwalifikacjami.

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

1. Zdarzeniem nazywamy poważny wypadek, wypadek lub incydent.
2. Za wypadek kolejowy uważa się niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.
3. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub zdarzeniem mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub zarządzanie bezpieczeństwem:
 - 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannym lub
 - 2) powodujący zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln euro.
4. Incydent to jest każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
5. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy na terenie bocznicy pojazd ten należy natychmiast zatrzymać.
6. O zaistnieniu zdarzenia na terenie bocznicy należy za pomocą wszelkich dostępnych środków niezwłocznie powiadomić Właściciela Przedsiębiorstwa (tel. 606 231 414). Zgłaszając zdarzenie należy podać miejsce, czas, zwięzły opis oraz jego skutki. Brak możliwości podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.
7. Po zaistnieniu wypadku, każdy pracownik powinien w miarę potrzeby i możliwości:
 - 1) udzielić niezbędnej pomocy,
 - 2) zabezpieczyć miejsce wypadku,
 - 3) niezwłocznie zgłosić o wypadku.
8. Dalsze postępowanie należy prowadzić w oparciu o postanowienia obowiązującej Instrukcji w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznicy kolejowej użytkowanej przez Małgorzatę Michalską.
9. **Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadku jest zabronione.**
10. Do czasu przybycia na miejsce wypadku komisji, nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia

i zdrowia osób poszkodowanych w wypadku lub mające na celu uniknięcie np.: katastrofy ekologicznej.

11. Pracę manewrową po zaistnieniu zdarzenia można wznowić dopiero po uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.
12. W przypadku zagrożenia pożarowego należy stosować się do obowiązujących przepisów p. poż.

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

1. Zarządca infrastruktury kolejowej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie,
ul. Korzeniowskiego 1,
70-211 Szczecin
tel. 91 471 58 87,
fax 91 471 54 09

Dyspozytor zakładowy Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie:

tel. 91 471 33 63, kom. 662 279 366;

e-mail izdd.szczecin@plk-sa.pl

Sekcja Eksploatacji Szczecinek,

ul. Waryńskiego 3,

78-400 Szczecinek

tel./fax. 94 713 28 79,

e-mail: ise.szczecinek@plk-sa.pl

Dyżurny ruchu stacji Piła Główna: 67 210 53 51, 883 374 772

2. Przewoźnicy kolejowi:

Na bocznicę Port Handlowy w Ujściu mogą wjeżdżać wszyscy licencjonowani przewoźnicy kolejowi.

Przewoźnik kolejowy	Adres	tel. / fax / email
PKP Cargo S.A. Zachodni Zakład Spółki	ul. Kolejowa 23 60-717 Poznań	tel. (61) 634 23 09 fax (61) 633 55 14 sekretariat.zachodni@pkp-cargo.eu
„BARTEX” Sp. z o.o.	Chruściel 4 14-526 Płoskinia	tel. (52) 375 88 55 fax (52) 345 30 46 sekretariat@bartex-paliwa.pl Dyspozytor tel. 600 057 273 Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem tel. 606 582 717

XIV. Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin został opracowany w 7 egzemplarzach, które otrzymują:

- użytkownik bocznic kolejowej – 3 egz.
- przewoźnik kolejowy - „BARTEX” Sp. z o.o. - 1 egz.
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – 2 egz.
- zapas - 1 egz.

2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

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

regulaminu.

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

3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

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

3.2. Niniejszy regulamin obowiązuje od daty wskazanej na drugiej stronie regulaminu.

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

