

Egzemplarz nr

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
A G R O S T O P
W MAŁASZEWICZACH**

Uzgodnił:

Zatwierdził:

.....
(data, pieczętka, podpis)

.....
(data, pieczętka, podpis)

Spis treści

ROZDZIAŁ I

Postanowienia ogólne 5

§ 1 PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU.....	6
§ 2 PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	6
§ 3 ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	7
§ 4 UŻYTKOWNICY BOCZNICY KOLEJOWEJ	8
§ 5 PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	8
§ 6 ZAKRES STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH.....	8

ROZDZIAŁ II

Opis techniczny bocznicy kolejowej 10

§ 7 POŁOŻENIE BOCZNICY	11
§ 8 OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU	11
§ 9 LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO – ODBIORCZYCH	11
§ 10 TORY BOCZNICY, ICH UKŁAD I PRZEZNACZENIE.....	12
§ 11 URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	16
§ 12 PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN.....	20
§ 13 OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	21
§ 14 PUNKTY I URZĄDZENIA ŁADUNKOWE.....	21
§ 15 WAGI WAGONOWE.....	22
§ 16 BRAMY KOLEJOWE	22
§ 17 SKRAJNIE I SKRAJNIKI.....	22
§ 18 SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE	22
§ 19 URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE.....	26
§ 20 TABOR KOLEJOWY WŁASNY I WYDZIERŻAWIONY	27
§ 21 ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI	27

ROZDZIAŁ III

Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej..... 28

§ 22 ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A TORAMI ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	29
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

ROZDZIAŁ IV

Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej..... 31

§ 23 PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.....	32
§ 24 LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONANIA	33
§ 25 MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH	33
§ 26 DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNE.....	33
§ 27 OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH	33
§ 28 RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ	34
§ 29 RUCH LOKOMOTYW UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ Z KTÓRYMI BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA	34

ROZDZIAŁ V

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach kolejowej..... 35

§ 30 PODZIAŁ BOCZNICY KOLEJOWEJ NA REJONY MANEWRÓW.....	36
§ 31 PRĘDKOŚĆ JAZDU MANEWRÓW POJAZDÓW KOLEJOWYCH NA TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	36
§ 32 DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWRÓW NA BOCZNICY.....	37
§ 33 USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWRÓW.....	37
§ 34 SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYWY.....	38
§ 35 LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE.....	38
§ 36 PRZETACZANIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH BEZ UŻYCIA POJAZDU KOLEJOWEGO Z NAPĘDEM.....	39
§ 37 UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW.....	39
§ 38 GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE.....	40
§ 39 ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM.....	40

ROZDZIAŁ VI

Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej..... 42

§ 40 PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWRÓW.....	43
§ 41 CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH.....	43
§ 42 PRACA MANEWRÓW W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH.....	44

ROZDZIAŁ VII

Organizacja obsługi punktów zdawczo - odbiorczych..... 45

§ 43 PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM.....	46
§ 44 PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM.....	47

ROZDZIAŁ VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....48

§ 45 CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH PRZEWOŻONYCH TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA TERENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	49
§ 46 POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	49
§ 47 KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	50
§ 48 WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO.....	51

ROZDZIAŁ IX

Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego..... 53

§ 49 POSTĘPOWANIA WYNIKAJĄCE Z WARUNKÓW MIEJSCOWYCH.....	54
----------------------------------------------------------	----

ROZDZIAŁ X

Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego..... 56

§ 50 ZAKRES OBOWIĄZKÓW PRACOWNIKA WYZNACZONEGO DO CZYNNOŚCI SPEDYCYJNYCH	57
§ 51 WSPÓLNE OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO.	57

ROZDZIAŁ XI

Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym..... 59

§ 52 POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI	60
§ 53 POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU Z TABOREM KOLEJOWYM.....	60

ROZDZIAŁ XII

Wykaz adresów i numerów telefonów zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników kolejowych..... 66

SPIS ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH.....	67
-------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

ROZDZIAŁ XIII

Postanowienia końcowe 68

§ 54 ROZDZIELNIK REGULAMINU.....	69
§ 55 ZNAJOMOŚĆ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ, PRZEPISÓW I WYTYCZNYCH	69
§ 56 WPROWADZANIE ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ DO REGULAMINU	69

ROZDZIAŁ XIV

Skorowidz zmian i uzupełnień treści Regulaminu. Załączniki.....71

Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości i stosowania postanowienia Regulaminu	72
Skorowidz zmian i uzupełnień wniesionych do Regulaminu.....	73
Wykaz pracowników którzy przyjęli do wiadomości i stosowania zmiany do Regulaminu	74
Oświadczenie pracownika boczniczy.....	75
Plan schematyczny boczniczy kolejowej	
Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	

ROZDZIAŁ I

Postanowienia ogólne

§ 1

Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

Niniejszy regulamin został opracowany na podstawie § 6 ust. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm.) w związku z art. 19 ust.3 pkt 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 roku Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) oraz w oparciu o postanowienia Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. Mł. Nr 3, poz. 8).

Celem opracowania „Regulaminu pracy bocznicy kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach”, zwanej dalej bocznicą kolejową AGROSTOP, której użytkownikiem i właścicielem jest Przedsiębiorstwo Usługowo – Handlowe AGROSTOP Spółka z o.o. w Terespolu, jest zawarcie w nim szczegółowo opisanych warunków technicznych, organizacyjnych, prowadzenia ruchu kolejowego oraz obsługi punktów ładunkowych, a w szczególności:

- określenie podstawowych zasad eksploatacji i technologii pracy taboru kolejowego, a także współdziałającego z nim transportu wewnętrznego oraz urządzeń ładunkowych,
- określenie organizacji i metod pracy transportu kolejowego na bocznicy, gwarantujących bezpieczeństwo ruchu kolejowego, taboru oraz zatrudnionych przy nim pracowników,
- określenie zasad nadzoru i utrzymania obiektów infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego,
- określenia wymaganych kwalifikacji dla pracowników zatrudnionych na bocznicy i związanych z transportem kolejowym na bocznicy oraz zakresu ich podstawowych obowiązków w tym zakresie,

zgodnych z postanowieniami obowiązujących w tym zakresie ww. przepisów prawa i zgodnie ze stosownymi umowami zawartymi z zarządcą infrastruktury kolejowej, od którego torów bocznica kolejowa się odgałęzia oraz licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, dokonującym obsługi bocznicy.

§ 2

Podstawa eksploatacji bocznicy kolejowej

Bocznica eksploatowana jest na podstawie:

1. Świadectw dopuszczenia do eksploatacji budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego tj.
 - Nr B/2005/819/BK/0106 z dn. 08.06.2005r typ: tor kolejowy z szyn typu S49 o szerokości 1520mm,
 - Nr B/2005/820/BK/0106 z dn. 08.06.2005r typ: tor kolejowy z szyn typu S49 o szerokości 1435mm,
 - Nr B/2005/821/BK/0106 z dn. 08.06.2005r typ: tor kolejowy z szyn typu S49 o szerokości 1520mm na ławie żelbetonowej,
 - Nr B/2005/822/BK/0106 z dn. 08.06.2005r typ: tor kolejowy z szyn typu S49 o szerokości 1435mm na ławie żelbetonowej,

- Nr B/2005/823/BK/0106 z dn. 08.06.2005r typ: rozjazd zwyczajny Rz typu S49 -190-1:9 o szerokości toru 1435mm,
 - Nr B/2005/824/BK/0106 z dn. 08.06.2005r typ: rozjazd zwyczajny Rz typu S49 -190-1:9 o szerokości toru 1520mm
 - Nr B/2005/825/BK/0106 z dn. 08.06.2005r typ: nawierzchnia drogowa skrzyżowań torów kolejowych z drogą kołową w jednym poziomie – prefabrykowane płyty żelbetowe,
 - Nr B/2005/826/BK/0106 z dn. 08.06.2005r typ: koziół oporowy z szyn S49,
 - Nr B/2005/827/BK/0106 z dn. 08.06.2005r typ: koziół oporowy z szyn S49.
2. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego Nr T/2002/0196-1/04-113 z dn. 06.12.2004r typ: ciągnik szynowo – drogowy typu C120
 3. ŚWIADECTWO BEZPIECZEŃSTWA Nr173/UK/13 dla użytkownika bocznic kolejowe Przedsiębiorstwo Usługowo – Handlowe „AGROSTOP” Sp. z o.o. w Terespolu,
 4. Przepisów wewnętrznych określających, warunki techniczne oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych:
 - Wytyczne utrzymania infrastruktury kolejowej- tory rozjazdy i podtorza zlokalizowane na bocznic kolejowej przedsiębiorstwa Usługowo – Handlowego „AGROSTOP” Sp. z o.o. w Terespolu NrTBT13-500-919/05 z dn.18.10.2005 r.,
 - Przepisy wewnętrzne prowadzenia ruchu kolejowego na bocznic kolejowej „AGROSTOP” w Małaszewiczach NrTTN-500-57/2007 z dn. 14.06.2007 r.,
 - Przepisy wewnętrzne dla kierowcy lokomotywy pojazdu silnikowego o mocy 300 KM na bocznic „AGROSTOP” Sp. z o.o. w Małaszewiczach - TTN-501-10/07.
 5. Umowa Bocznicowa Nr CTEP-308/2010 zawarta w dniu 16 września 2010 r. zawarta pomiędzy PKP CARGO SA Mazowiecki Zakład Spółki, a Przedsiębiorstwo Usługowo – Handlowe „AGROSTOP” Sp. z o.o. w Terespolu z obowiązującymi Aneksami do Umowy.
 6. Umowa pomiędzy CARGOTOR Sp. z o.o. Warszawa a „AGROSTOP” Sp. z o.o. w Terespolu na utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

§ 3

Zakres obowiązywania regulaminu

Postanowienia niniejszego regulaminu obowiązują:

- pracowników bocznic kolejowej AGROSTOP zatrudnionych lub mających bezpośrednią styczność z pracą transportu kolejowego,
- pracowników Przewoźników kolejowych dokonujących obsługi punktów zdawczo – odbiorczych na żądanie użytkownika bocznic.
- pracowników odpowiedzialnych za utrzymanie, dozór i diagnostykę infrastruktury kolejowej oraz urządzeń srk.

Wskazane w regulaminie zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania pracy manewrowej oraz sposoby postępowania w tym zakresie mają zastosowanie w odniesieniu do:

- taboru przewoźników kolejowych.
- taboru wydzierżawionego, prywatnego lub innych zarządów kolejowych.

Zasady te obowiązują w czasie pracy transportu kolejowego na terenie układu torowego bocznic.

§ 4

Użytkownicy bocznic kolejowej

Właścicielem oraz głównym i jedynym użytkownikiem bocznic kolejowej jest Przedsiębiorstwo Usługowo – Handlowe AGROSTOP w Terespolu.

Za zgodą użytkownika bocznic układ torowy bocznic może być udostępniany innym użytkownikom.

§ 5

Przeznaczenie bocznic kolejowej

Bocznica przeznaczona i przystosowana jest do:

- przyjmowania i wyprawiania przesyłek, grup wagonowych oraz pojedynczych wagonów zawierających materiały sypkie,
- zapewnienia prawidłowego przebiegu procesu przeładunku gazu propan – butan na terenie bocznic,
- przyjmowania i wyprawiania przesyłek, grup wagonowych oraz pojedynczych wagonów zawierających materiały płynne zaliczane do Klasa 2 – Gazy i Klasa 3 – materiały ciekłe zapalne,
- przyjmowania i zdawania wagonów – cystern szerokotorowych z gazem propan, butan i ich mieszanin na punkcie zdawczo odbiorczym,
- przepompowywania gazu płynnego z cystern kolejowych szerokotorowych do zbiorników magazynowych gazu płynnego,
- przepompowywania gazu płynnego ze zbiorników magazynowych na autocysterny,
- przyjmowania i wyprawiania pojedynczych wagonów i grup wagonów,
- wykonywania pracy manewrowej związanej z podstawianiem i zabieraniem wagonów na i /z/ stanowisk rozładunkowych, przyjmowaniem i zdawaniem wagonów.
- przyjmowania i wyładunku wagonów zawierających przesyłki konstrukcji stalowych i części zamiennych oraz innych materiałów niezbędnych dla zapewnienia ciągłej pracy bocznic.

§ 6

Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na bocznic kolejowej obowiązują przepisy wewnętrzne zatwierdzone Decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego:

- Wytyczne utrzymania infrastruktury kolejowej - tory rozjazdy i podtorza zlokalizowane na bocznic kolejowej przedsiębiorstwa Usługowo – Handlowego „AGROSTOP” Sp. z o.o. w Terespolu NrTBT13-500-919/05 z dn.18.10.2005 r.
- Przepisy wewnętrzne prowadzenia ruchu kolejowego na bocznic kolejowej „AGROSTOP” w Małaszewiczach NrTTN-500-57/2007 z dn. 14.06.2007 r.
- Przepisy wewnętrzne dla kierowcy lokomotywy pojazdu silnikowego o mocy 300 KM na bocznic „AGROSTOP” Sp. z o.o. w Małaszewiczach - TTN-501-10/07.

Stosowane na bocznicach wytyczne i przepisy wewnętrzne określają:

- warunki techniczne oraz zasady i wymagania organizacyjne
- zasady współpracy w zakresie połączenia linii kolejowej z torami bocznic kolejowej,
- wymogi w zakresie ustalenia zasad i procedur dotyczących bezpiecznego wykonywania pracy manewrowej,
- zasady zapewniające bezpieczeństwo osób, taboru i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz sprawne i bezpieczne wykonywanie zadań,
- zasady postępowania pracowników bocznic kolejowej jak również pracowników zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnika w przypadku zauważenia nieprawidłowości lub zagrożenia bezpieczeństwa,
- szczegółowe zasady i sposób wykonywania manewrów przez przewoźnika i pracowników bocznic,
- ogół czynności technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne poruszanie się pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwo pracowników bocznic kolejowej związanych z wykonywaną pracą manewrową,
- wymagania w zakresie konstrukcji nawierzchni kolejowej oraz ustalają zasady jej utrzymania dla zapewnienia bezpiecznych warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania i eksploatacji torów, rozjazdów i podtorza kolejowego,
- bocznic kolejowa wyposażona w budowle i urządzenia niezbędne do prowadzenia ruchu pociągów i wykonywania pracy manewrowej tj. tory, rozjazdy, przejazdy powinna utrzymywać je w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu według zasad podanych w obowiązujących przepisach.

Postanowienia przepisów obowiązują:

- pracowników użytkownika bocznic kolejowej AGROSTOP, który przyjął ją do stosowania odpowiednio do rodzaju i zakresu wykonywanych czynności łącznie z obowiązującym Regulaminem pracy bocznic kolejowej.
- Pracowników specjalistycznych firm wykonujących na zlecenie roboty naprawcze związane z utrzymaniem nawierzchni i torów jak również pracowników posiadających uprawnienia budowlane w specjalności: stacje, węzły i linie kolejowe dokonujących kontroli okresowych i badania stanu technicznej sprawności torów i podtorza. Wyniki przeprowadzanych badań i kontroli zamieszczane są w prowadzonej dokumentacji technicznej.
- Pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznic ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych.

ROZDZIAŁ II

Opis techniczny bocznicy kolejowej

§ 7 Polozenie bocznicy

Bocznica kolejowa AGROSTOP posiada statut bocznicy prywatnej. Jest bocznica stacyjna stacji Malaszewicze po torze normalnym /N/ i bocznica stacyjna stacji Kobylany po torze szerokim /S/. Układ torowy bocznicy posiada dwa układy torowe.

Bocznica kolejowa AGROSTOP, odgałęzia się;

w układzie normalnotorowym (1435mm) od linii nr 865 Magdalenka – Malaszewicze zarządzanej przez CARGOTOR Sp. z o.o. rozjazdem nr 5 znajdującym się w torze nr 1a w km 200,243 (kilometracja związana z linia nr 2 Warszawa – Terespol zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.). Początek bocznicy stanowi rozjazd nr 1009 zabudowany w torze nr 1001 w km 202.297

w układzie szerokotorowym (1520mm) od linii nr 60 Kobylany – Terespol, rozjazdem nr 664 znajdującym się w torze nr 1 w km 205, 372 (kilometracja związana z linia nr 2 Warszawa – Terespol zarządzanej przez PKP polskie Linie Kolejowe S.A.) Początek bocznicy stanowi rozjazd nr 2000 zabudowany w torze nr 1s w 203,800 km dojazdowym do posterunku pomocniczego Podsędków (układ torów zarządzany przez CARGOTOR Sp. z o.o.).

§ 8 Okregi nastawcze i posterunki ruchu

Na terenie bocznicy nie ma posterunków ruchu i nie ma podziału układu torowego na okręgi nastawcze.

§ 9 Lokalizacja punktów zdawczo – odbiorczych

Z uwagi na położenie bocznicy i obsługę bocznicy ze stacji Malaszewicze po torze /N/ i ze stacji Kobylany po torze /S/ na terenie bocznicy znajduje się osiem punktów zdawczo – odbiorczych odnoszących się do torów zdawczo - odbiorczych.

Punkty zdawczo – odbiorcze oznaczone są na gruncie tablicą z napisem /PZO/ ustawioną z prawej strony toru zdawczo – odbiorczego lub na międzytorzu torów zdawczo – odbiorczych.

Po torze normalnym /N/ od strony stacji Malaszewicze:

Tablica z napisem /PZO/ dla torów nr1001 i nr1007 znajduje się w km 0.094.

Odległość punktu zdawczo-odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego Nr1009 wynosi 94 m.

Tablica z napisem /PZO/ dla toru nr1002 znajduje się w km 0.148.

Odległość punktu zdawczo-odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego Nr1009 wynosi 148 m.

Tablica z napisem /PZO/ dla toru nr1011, nr1012 i nr1013 znajduje się w km 0.240.

Odległość punktu zdawczo-odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego Nr1012 wynosi 240 m.

Po torze szerokim /S/ od strony stacji Kobylany:

Tablica z napisem /PZO/ dla toru zdawczo – odbiorczego Nr2001znajduje się w km 0.100.

Odległość punktu zdawczo-odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego Nr 2000 wynosi 100 m.

Tablica z napisem /PZO/ dla torów zdawczo-odbiorczych nr 2002 i nr 2003 znajduje się w km 0.189.

Odległość punktu zdawczo-odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego Nr 2000 wynosi 189 m.

Tablica z napisem /PZO/ dla torów zdawczo - odbiorczych nr 2004 i nr 2005 znajduje się w km 0.251.

Odległość punktu zdawczo-odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego Nr2000 wynosi 251 m.

Tablica z napisem /PZO/ dla toru nr2011 i nr2012 znajduje się w km 0.040 .

Odległość punktu zdawczo-odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego nr 2000 wynosi 40 m

Tablica z napisem /PZO/ dla toru nr2013, nr2014 i nr2015 znajduje się w km 0.150.

Odległość punktu zdawczo-odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego Nr 2011 wynosi 150 m.

Podstawiania wagonów i zabierania wagonów na punkty zdawczo – odbiorcze torów /N/ i /S/ dokonuje przewoźnik kolejowy na podstawie odrębnie zawartych umów.

§ 10

Tory bocznicy, ich układ i przeznaczenie

1. Wykaz torów bocznicy i ich opis:

Całkowita długość torów bocznicy po torze /N/ wynosi 3547m, a długość użyteczna torów bocznicy wynosi 2985 m.

Całkowita długość torów bocznicy po torze /S/ wynosi 5725 a długość użyteczna torów bocznicy wynosi 4783 m.

Maksymalna pojemność torów /N/ bocznicy wynosi 197 wagonów / przyjmując średnią długość wagonu 15m/.

Maksymalna pojemność torów /S/ bocznicy wynosi 246 wagonów / przyjmując średnią długość wagonu 17m/.

Jednorazowo na tory zdawczo-odbiorcze można postawić:

- na tory /S/ - 38 wagonów /w tym 24 wagony z gazem/,
- na tory /N/ - 32 wagony.

Maksymalna ilość wagonów z gazem jaka może znajdować się na torach bocznicy wynosi - 24 wagony z gazem

Do układu torowego bocznicy należą tory :

- zdawczo - odbiorcze,
- przeładunkowy i zdawczo – odbiorczy dla wagonów z gazem,
- objazdowo - odstawcze,
- odstawcze,
- ładunkowo - rozładunkowe
- wyciągowe,

Układ torów bocznicy zapewnia dojazd do stanowisk rozładunkowych wagonów cystern po torze /S/.

2. Pochylenia podłużne torów:

- profil podłużny toru dojazdowego do bocznicy po torze /N/ wynosi 10.5 ‰
- profil podłużny toru dojazdowego do bocznicy po torze /S/ wynosi 0.0 ‰

Wykaz torów bocznicy ze wskazaniem ich długości, maksymalnych pochyleń i przeznaczenia zawiera Tabela Nr 1 i Nr 2.

Tabela 1. Wykaz torów /N/ bocznicy

Lp.	Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość całkowita toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach	Pochylenie maksymalne torów w ‰
			od	do	m	od	do	m		
1.	1001	zdawczo-odbiorczy	PR1009	KO	625	UR1011	ppKO	555	37	10.8 ‰
2.	1001a	odstawczy	PR1015	KO	136	UR1015	ppKO	96	6	10.8 ‰
3.	1002	zdawczo-odbiorczy	PR1009	PR1010	334	/PZO/	UR1010	187	12	17.75 ‰
4.	1007	zdawczo-odbiorczy	PR1011	KO	358	UR1011	ppKO	318	21	10.80 ‰
5.	1003	odstawczy	PR1010	KO	156	UR1010	ppKO	136	9	0.0 ‰
6.	1004	ładunkowo - rozładunkowy	PR1010	KO	117	PR1010	ppKO	73	5	0.0 ‰
7.	1011	zdawczo-odbiorczy	PR1014	KO	510	UR1014	ppKO	470	31	0.0 ‰
8.	1012	zdawczo-odbiorczy	PR1013	KO	541	UR1013	ppKO	500	33	0.0 ‰
9.	1013	zdawczo-odbiorczy	PR1012	KO	770	UR1012	ppKO	650	43	0.0 ‰
Razem:					3 547	-		2 985	197	-

*) ppKo – początek poduszki piaskowej przed kozłem oporowym

Tabela 2. Wykaz torów /S/ bocznic

Lp.	Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość całkowita toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach	Pochylenie maksymalne torów w ‰
			od	do	m	od	do	m		
1.	2001	przeładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR 2001	KO	614	UR2001	ppKO	574	34	0.0 ⁰ /‰
2.	2002	ładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR 2001	KO	690	UR2004	ppKO	650	34	0.0 ⁰ /‰
3.	2003	ładunkowy	PR 2004	PR2009	689	UR2005	UR2004	535	10	0.0 ⁰ /‰
4.	2004	przeładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR 2006	KO	587	UR2006 PR2009	UR2009 ppKO	417 100	24	0.0 ⁰ /‰
5.	2005	przeładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR 2005	PR2007	255	UR2006	UR2007	221	13	0.0 ⁰ /‰
6.	2006	odstawczy	PR 2007	KO	200	UR2007	ppKO	160	10	0.0 ⁰ /‰
7.	2007	odstawczy	PR 2007	KO	203	UR2007	ppKO	163	10	0.0 ⁰ /‰
8.	wstawka	komunikacyjny	UR2000	PR2001	50	UR2000	PR2001	50	0	0.0 ⁰ /‰

9.	2011	przeładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR 2015	KO	257	UR2015	ppKO	217	12	0.0 ⁰ / ₀₀
10.	2012	przeładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR 2013	KO	404	UR2013	ppKO	221	13	0.0 ⁰ / ₀₀
11.	2013	przeładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR 2011	KO	708	UR2011	ppKO	578	34	0.0 ⁰ / ₀₀
12.	2014	przeładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR 2012	KO	556	UR2012	ppKO	425	25	0.0 ⁰ / ₀₀
13.	2015	przeładunkowy zdawczo-odbiorczy	PR 2014	KO	512	UR2014	ppKO	472	27	0.0 ⁰ / ₀₀
Razem:					5 725	-		4 783	246	-

§ 11

Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

1. Do urządzeń zabezpieczających prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy należą:

- zamki zwrotnicowe w zwrotnicach rozjazdów nr 1008 i 2000.
- wykolejnica Wk50 za rozjazdem nr 2000 (tor o prześwicie 1520 mm)
- wykolejnica Wk 1008 za rozjazdem nr 1008 (tor o prześwicie 1435 mm)

2. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym:

Zwrotnice na terenie bocznicy przestawiane są ręcznie przez pracownika drużyny manewrowej przewoźnika wykonującego prace związane z podstawieniem i zabieraniem wagonów na i z punktu zdawczo – odbiorczego.

Położenie zasadnicze zwrotnicy /przestawianej ręcznie/ oznaczone jest na przeciwwadze w ten sposób, że białe półkole przeciwwagi znajduje się u góry.

Wykaz zwrotnic i wykolejnic ich zasadnicze położenie w torach bocznicy i w torach dojazdowych do bocznicy zawiera Tabela Nr 3 i Nr 4.

Tabela Nr 3. Wykaz zwrotnic i ich zasadnicze położenie

Nr zwrotnicy	Zasadnicze położenie	Sposób nastawiania	Wyposażenie	Oświetlona tak/nie	Zamykana tak/nie	Kto obsługuje
1009 RzS49 1:9 190 zwyczajny lewy	na rozjazd 1011	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
1010 RzS49 1:9 190 zwyczajny lewy	z toru Nr1004 /N/ na tor Nr1003/N/	ręczny	nie	nie	nie	Pracownik drużyny manewrowej bocznicy
1011 RzS49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor 1001 /N/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
1012 RzS49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1002 /N/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
1013 RzS49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1013/N/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
1014 RzS49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor 1011/N/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
1015 RzS49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1001/N/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika

Tabela Nr 4. Wykaz zwrotnic i ich zasadnicze położenie

Nr zwrotnicy	Zasadnicze położenie	Sposób nastawiania	Wyposażenie	Oświetlona tak/nie	Zamykana tak/nie	Kto obsługuje
2001 Rz S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor Nr 2001 /S/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
2004 Rz S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor Nr 2002 /S/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
2005 Rz S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor Nr 2003 /S/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
2006 Rz S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor Nr2004 /S/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
2007 Rz S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor Nr2006 /S/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
2009 Rz S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor Nr2003 /S/	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika
2000 Rz S49 1:9 190 promień lewy	na tor Nr 1S uzależniony z Wk50	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przevoźnika

Opis techniczny bocznicy

Wk50	nałożona na wstawkę m.roz. 2000 i 2001	ręczny	nie	nie	tak	pracownik drużyny manewrowej przewoźnika klucz u dyżurnego ruchu stacji Kobyłany
2011 Rz S49 1:9 190 promień prawy	na rozjazd Nr2005 / tory Nr 2003,2004, 2005/	ręczny	nie	nie	tak	pracownik drużyny manewrowej przewoźnika
2012 Rz S49 1:9 190 promień prawy	na tor Nr2013 /S/	ręczny	nie	nie	tak	pracownik drużyny manewrowej przewoźnika
2013 Rz S49 1:9 190 promień lewy	na rozjazd nr 2015 /tory nr 2011,2012/	ręczny	nie	nie	tak	pracownik drużyny manewrowej przewoźnika
2014 Rz S49 1:9 190 promień lewy	na tor Nr2015 /S/	ręczny	nie	nie	tak	pracownik drużyny manewrowej przewoźnika
2015 Rz S49 1:9 190 promień lewy	na tor Nr2011 /S/	ręczny	nie	nie	tak	pracownik drużyny manewrowej przewoźnika

§ 12 Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

Na terenie bocznicy nie istnieją skrzyżowania toru z drogami publicznymi.

Drogi kołowe i place manewrowe na terenie bocznicy są drogami technologicznymi. Przejazdy, przejścia i skrzyżowania z torami osygnalizowane są znakami ostrzegawczymi - krzyżem Św. Andrzeja i znakiem STOP, a przejścia przez tory dla pieszych tablicami z napisem UWAGA POCIĄG.

Od strony toru /droga technologiczna /przejazd osygnalizowany jest wskaźnikiem W6a nakazującym podawanie przez maszynistę lokomotywy sygnału BACZNOŚĆ przy zbliżaniu się do przejazdu.

Właściwe osygnalizowanie przejazdów i przejść przez tory jak również utrzymanie ich we właściwym stanie technicznym należy do obowiązków pracownika bocznicy.

Cały zamknięty teren bocznicy w tym również i drogi technologiczne, wyłożony jest płytami żelbetowymi umożliwiającymi równoczesne przemieszczanie się pojazdów drogowych i pieszych.

Dla zachowania bezpieczeństwa podczas ruchu taboru kolejowego przy bramie wjazdowej na teren bocznicy istnieje tablica informacyjna z napisem KIEROWCO ZACHOWAJ SZCZEGÓLNA OSTROŻNOŚĆ PRZY PRZEKRACZANIU TORÓW.

Wykaz przejazdów i przejść na terenie bocznicy zawiera Tabela Nr 5

Tabela Nr 5. Wykaz przejazdów i przejść w poziomie szyn

Lp.	Położenie przejazdu		Strzeżony / niestrzeżony	Nawierzchnia przejazdu	Utrzymanie przejazdu
	km	skrzyżowanie z torem Nr			
1.	0.192	2005/S/,2004/S/	niestrzeżony	płyty żelbetowe	pracownik bocznicy
2.	0.366	2005/S/,2004/S/, 1004/N/	niestrzeżony	płyty żelbetowe	pracownik bocznicy
3.	0.545	2003/S/	niestrzeżony	płyty żelbetowe	pracownik bocznicy
4.	0.634	2002/S/	niestrzeżony	płyty żelbetowe	pracownik bocznicy
5.	0.240	1001/S/	niestrzeżony	płyty żelbetowe	pracownik bocznicy
6.	0.282	1002/N/,1007/N/	niestrzeżony	płyty żelbetowe	pracownik bocznicy
7.	0.547	2001/S/	niestrzeżony	płyty żelbetowe	pracownik bocznicy
8.	0.293	2003/S/	niestrzeżony	płyty żelbetowe	pracownik bocznicy

§ 13

Oświetlenie bocznicy kolejowej

Układ torów bocznicy posiada zewnętrzne oświetlenie. Punkty świetlne zapewniają prawidłowe oświetlenie terenu na którym wykonywana jest praca przy czynnościach rozładunkowych i załadunkowych oraz praca manewrowa wykonywana przez pracowników drużyny manewrowej przewoźnika dokonującej obsługi bocznicy. Nadzór nad stanem oświetlenia torów sprawuje pracownik bocznicy.

Tory bocznicy oświetlane są w zależności od potrzeb. Oświetlenie zewnętrzne włączane jest bez względu na porę dnia w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych.

Czas oświetlania torów i punktów ładunkowych jest zależny od terminu obsługi bocznicy i czasu trwania czynności ładunkowych.

§ 14

Punkty i urządzenia ładunkowe

Zapewnienie prawidłowego przebiegu procesu przeładunku gazu propan – butan z wagonów cystern szerokotorowych, napełnianie zbiorników magazynowych, napełnianie samochodów cystern jak również przeładunek materiałów sypkich odbywa się na wyznaczonych torach i przystosowanych do tego celu czynności stanowisk przeładunkowych:

- stanowiska przeładunkowe materiałów płynnych Klasy3 i Klasy2 z wagonów /S/ na wagony /N/ pomiędzy torami Nr2005 i Nr2004
- stanowiska przeładunkowe gazu pomiędzy torami Nr2004 i Nr2003
- stanowiska przeładunkowe materiałów sypkich z wagonów /S/ na samochody przy torze Nr2001.
- stanowiska przeładunkowe do przeładunku materiałów luzem znajdują się przy torze Nr 2002.

Przy torze Nr 2004/S/ znajduje się 6 stanowisk do rozładunku gazu z wagonów cystern szerokotorowych.

Z uwagi na to, że odległość między osiami torów Nr1002/N/ i Nr2004/S/ w miejscu stanowisk przeładunkowych wynosi 6m wykonywanie prac manewrowych po torze Nr1002/N/ może odbywać się pod warunkiem wstrzymania prac związanych z przeładunkiem przelewu gazu.

Wykonywanie czynności rozładunkowo - załadunkowych polegające na przeładunku towarów w systemie wagon S wagon N oraz wagon S lub N – samochód lub wagon odbywa się przy użyciu następujących urządzeń ładunkowych:

- transporter kubełkowy,
- transporter taśmowy,
- sprzęt specjalistyczny
- ładowarki,
- wózki widłowe,
- pompy do przeładunku paliw płynnych,
- pompy do przeładunku gazu.

§ 15 Wagi wagonowe

Na terenie bocznicy znajduje się 5 wag wagonowych. Ważenia wagonów dokonuje się na 3 wagach wagonowych na torze /N/ i dwóch wagach wagonowych na torze /S/.

Wagi wagonowe w torach /N/ znajdują się torze Nr1001 w km 0.283, w torze Nr1007 w km 0.125 i w torze Nr 1004/N/ w km 0.028 .

Wagi wagonowe w torach /S/ znajdują się torze Nr2001 w km 0.365 i w torze Nr2004 w km 0.237.

Technologia ważenia wagonów określona jest w odrębnych przepisach wewnętrznych oraz w dokumentacji techniczno – ruchowej.

§ 16 Bramy kolejowe

Teren na którym wykonywane są czynności związane z przeładunkiem gazu propan – butan jak również czynności związane z rozładunkiem i załadunkiem materiałów jest terenem zamkniętym. Wjazd na teren bocznicy odbywa się po otwarciu bram wjazdowych zewnętrznych usytuowanych nad torem Nr1001 i Nr1002 po torze /N/ w km 0,094 w odległości 94 metrów od rozjazdu nr 1009 i nad torem Nr2002i Nr2005 po torze /S/ w km 0,012 w odległości 62 metrów od rozjazdu nr 2000.

Przed dokonaniem wjazdu / wyjazdu / jazdy manewrowej z i na bocznice otwieranie i zamykanie bram oraz zabezpieczanie jej skrzydeł przed samoczynnym zamknięciem należy do obowiązków pracownika bocznicy.

Na bramach znajdujących się nad torami /N/ i /S/ zamocowane są tarcze D1 „Stój”.

§ 17 Skrajnie i skrajniki

Na terenie bocznicy obowiązują następujące rodzaje skrajni:

- skrajnia budowli, określonej w normie PN - 69/K-02057,
- skrajnia taboru, określonej w normie PN – 70/K-02056,
- skrajnia budowli dla torów szerokich 1520mm wg normy GOST 9238-83

Na terenie bocznicy nie ma skrajników i nie ma budowli i urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

§ 18 Sygnały, wskaźniki i tablice

Dla zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania pracy manewrowej na terenie bocznicy zabudowano następujące sygnały i wskaźniki:

1. **tarcze D1 „Stój”** umieszczone na bramach wjazdowych,
2. **sygnały zamknięcia toru Z1 „Stój”** ustawione przy torach zakończonych kozłami oporowymi z prawej strony tych torów (patrzac w kierunku jazdy) przed zasypką piaskową,

3. **wskaźniki W6a** - / oznacza, że należy dać sygnał baczność / ustawiony przed przejazdami technologicznymi z prawej strony toru do którego się odnosi patrząc w kierunku jazdy,
4. **wskaźnik W17** ustawiony przy zbiegających się torach między wewnętrznymi szynami torów w miejscach gdzie odległość między osiami torów wynosi 3.5 metra. Wskaźniki te znajdują się na międzytorzach przy wszystkich rozjazdach , wyznaczając miejsce do którego można zająć tor taborem,
5. **pochylniki** ustawione po lewej stronie toru nr 1002/N/ podające wielkość pochylenia i jego długość,
6. **krzyże Św. Andrzeja** ustawione bezpośrednio przed skrzyżowaniem z drogą technologiczną w poziomie szyn z obu stron toru z prawej strony drogi,
7. **znaki „STOP”** przed skrzyżowaniem torów z drogą kołową z prawej strony drogi z obu stron bezpośrednio przed przejazdem technologicznym,
8. **sygnał „Baczność”** jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy podawany przez maszynistę lokomotywy przy zbliżaniu się do przejazdu w celu ostrzeżenia we właściwym czasie korzystających z przejazdu. Podanie sygnału nie zwalnia z obowiązku zatrzymania jazdy manewrowej przed przejazdem, jeżeli użytkownik przejazdu nie zastosował się do podanych sygnałów i nie zatrzymał się przed przejazdem,
9. **przybory sygnałowe** - do podawania sygnałów na wykonanie określonych czynności związanych z wykonywaną pracą manewrową dla zapewnienia bezpieczeństwa.

Drużyna manewrowa powinna być wyposażona w:

- gwizdawkę ustną,
- żółtą chorągiewkę sygnałową,
- latarkę ze światłem białym i czerwonym.

Wykaz miejsc ustawienia tablic, tarcz i wskaźników zawiera Tabela Nr 6.

Tabela Nr 6. Wykaz miejsc ustawienia tablic, znaków i wskaźników

Oznaczenie tablic i znaków	Punkt ustawienia	Odnosi się do toru	Uwagi
Tablica z napisem punkt zdawczo - odbiorczy /PZO/	w km 0.094	Nr 1001 /N/ Nr 1007 /N/	tablica o wymiarach 40x60 z napisem /PZO/ ustawiona przed brama wjazdowa na bocznice
Tablica z napisem punkt zdawczo - odbiorczy /PZO/	w km 0.148	Nr 1002 /N/	tablica o wymiarach 40x60 z napisem /PZO/ ustawiona przy torze Nr1002
Tablica z napisem punkt zdawczo - odbiorczy /PZO/	w km 0.240	Nr 1011,1012, 1013 /N/	tablica o wymiarach 40x60 z napisem /PZO/ ustawiona na międzytorzu torów Nr 1012 i 1013
Tablica z napisem punkt zdawczo - odbiorczy /PZO/	w km 0.081	Nr 2001 /S/	tablica o wymiarach 40x60 z napisem /PZO/ ustawiona przy torze Nr2001
Tablica z napisem punkt zdawczo - odbiorczy /PZO/	w km 0.189	Nr 2002 /S/ Nr 2003 /S/	tablica o wymiarach 40x60 z napisem /PZO/ ustawiona na międzytorzu torów
Tablica z napisem punkt zdawczo - odbiorczy /PZO/	w km 0.151	Nr 2004 /S/, Nr 2005 /S/	tablica o wymiarach 40x60 z napisem /PZO/ ustawiona na międzytorzu torów
Tablica z napisem punkt zdawczo - odbiorczy /PZO/	w km 0.040	Nr 2011,2012 /S/	tablica o wymiarach 40x60 z napisem /PZO/ ustawiona na międzytorzu torów Nr 2011 i 2012
Tablica z napisem punkt zdawczo - odbiorczy /PZO/	w km 0.150	Nr 2013,2014,2015 /S/	tablica o wymiarach 40x60 z napisem /PZO/ ustawiona na międzytorzu torów Nr 2013 i 2014
Tarcze zaporowe Z1 przy torach zakończonych kozłem oporowym	w km 0.614	Nr 2001/S/	tarcza umieszczona jest z prawej strony toru zakończonego, kozłem oporowym, patrząc w kierunku kozła oporowego
Tarcze zaporowe Z1 przy torach zakończonych kozłem oporowym	w km0.168	Nr 1004 /N/	tarcza umieszczona jest z prawej strony toru zakończonego, kozłem oporowym, patrząc w kierunku kozła oporowego
Tarcze zaporowe Z1 przy torach zakończonych kozłem oporowym	w km 0.188	Nr2006/S/, Nr2007/S/ Nr1003/N/	tarcza umieszczona jest z prawej strony każdego toru zakończonego, kozłem oporowym, patrząc w kierunku kozła oporowego

Tarcze zaporowe Z1 przy torach zakończonych kozłem oporowym	w km 0.770 od rozjazdu Nr 1012	Nr 1011,1012,1013 /N/	tarcza umieszczona jest z prawej strony toru zakończonego, kozłem oporowym, patrząc w kierunku kozła oporowego
Tarcze zaporowe Z1 przy torach zakończonych kozłem oporowym	w km 0.404 od rozjazdu Nr 2013	Nr 2011,2012 /S/	tarcza umieszczona jest z prawej strony toru zakończonego, kozłem oporowym, patrząc w kierunku kozła oporowego
Tarcze zaporowe Z1 przy torach zakończonych kozłem oporowym	w km 0.708 od rozjazdu Nr 2011	Nr 2013,2014,2015 /S/	tarcza umieszczona jest z prawej strony toru zakończonego, kozłem oporowym, patrząc w kierunku kozła oporowego
Wskaźniki ukresów rozjazdów W17	-	do każdego toru w którym leży rozjazd	wskaźniki ustawia się między wewnętrznymi odgałęzieniami torów w miejscu gdzie odległość między osiami torów wynosi 3,5m
Uwaga kierowco	-	Tor Nr1001/N/i Nr1002/N/ Nr2001/S/	umieszczone na bramach wjazdowo - wyjazdowych

§ 19 Urządzenia i środki trakcyjne

1. Do wykonywania pracy manewrowej na terenie bocznicy używa się ciągnika drogowo szynowego marki CRYSTAL 120 . Praca manewrowa z wykorzystaniem ciągnika drogowo – szynowego wykonywana jest pod kierownictwem uprawnionego pracownika bocznicy (kierownika manewrów).
2. Ciągnik drogowo – szynowy marki CRYSTAL 120 może poruszać się po terenie bocznicy jak również po torach bocznicy o prześwicie toru 1520mm i 1435mm. Ciągnik drogowo – szynowy posiada odrębny Regulamin obsługi ciągnika zatwierdzony Decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i znajduje się w posiadaniu właściciela bocznicy.
Dane techniczne ciągnika:
 - Producent – C.A.S CRYSTAL Agropoland S.C.
 - Liczba osi i kół - 2 osie , 4 koła
 - Osie napędowe - 2 osie napędowe
 - Położenie silnika - wzdłużne z przodu
 - Długość ciągnika - 4750mm
 - Szerokość ciągnika - 2230mm
 - Wysokość ciągnika - 3050mm
 - Silnik DS. Martin Słowacja
 - Pojemność skokowa silnika 6842cm³
 - Maksymalna moc silnika - 114kW
3. Podczas obsługi bocznicy przez przewoźnika kolejowego, ciągnik drogowo – szynowy nie może znajdować się na obsługiwanych torach bocznicy, ani też wykonywać żadnej pracy manewrowej.
4. Przedstawiciel użytkownika powinien upewnić się czy ciągnik właściciela bocznicy nie wykonuje żadnych prac manewrowych na torach lub nie znajduje się na torach i powiadomić o tym ustawiacza drużyny manewrowej przewoźnika dokonującego obsługi. Nie zwalnia to jednak z obowiązku pracowników drużyny manewrowej przewoźnika o upewnieniu się, że ciągnik właściciela bocznicy nie wykonuje żadnych prac manewrowych i nie znajduje się na torze.
5. Dopuszcza się wykonywanie prac manewrowych na terenie bocznicy przy pomocy lokomotyw spalinowych szerokotorowych i normalnotorowych.
6. W przypadku technicznej potrzeby bocznica może korzystać odpłatnie z pomocy technicznej świadczonej przez Pociąg Ratunkowy Przedsiębiorstwo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach. Pomoc można uzyskać dzwoniąc na następujące numery telefonów: 256433501 lub 600084226.
7. Bocznica nie jest wyposażona w obrotnicę i trójkąt do obracania lokomotyw.

§ 20

Tabor kolejowy własny i wdzierżawiony

Bocznicą nie dysponuje własnym ani wdzierżawionym taborą wagonowym.

§ 21

Środki łączności

Bocznicą posiada łączność telefoniczną ogólnie dostępną do porozumiewania się z innymi przedsiębiorstwami.

Numer centrali telefonicznej 833753113, 833753842, 833751430.

Spis adresów i telefonów pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, policji oraz ważniejszych jednostek organizacyjnych, Cargotor Sp. z o.o. znajduje się w Rozdziale XII niniejszego Regulaminu.

ROZDZIAŁ III

Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej

§ 22

Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej

I. Ruch pojazdów kolejowych po torze /N/ do obsługi bocznicy kolejowej prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych.

1. Czynności dyżurnego ruchu:

- przyjmuje od kierownika manewrów telefonicznie lub radiotelefonem zgłoszenie gotowości wyjazdu ze stacji do obsługi bocznicy lub wyjazdu po obsłudze bocznicy,
- wydaje polecenie nastawniczemu nastawni wykonawczej Ms61 ułożenia drogi przebiegu dla jazdy manewrowej na wyjazd ze stacji na bocznicę i wjazd na stację po obsłudze bocznicy.

2. Czynności nastawniczego:

- na polecenie dyżurnego ruchu układa drogę przebiegu dla jazdy manewrowej z torów stacyjnych na bocznicę,
- podaje sygnały manewrowe na wyjazd z torów stacyjnych na bocznicę i na wjazd po obsłudze bocznicy na tory stacyjne.

3. Czynności drużyny trakcyjnej:

- wykonuje czynności związane z wykonywaniem pracy manewrowej,
- wykonuje wspólnie z kierownikiem manewrów wymaganą próbę hamulca zespolonego.

4. Czynności drużyny manewrowej przewoźnika /ustawiacza/:

- Zgłasza gotowość do dyżurnego ruchu wyjazdu ze stacji do obsługi bocznicy i wjazd na stację po obsłudze bocznicy,
- układa drogę przebiegu dla jazdy manewrowej na bocznicy w zakresie przewidzianym dla drużyny manewrowej przewoźnika,
- przekazuje i odbiera od przedstawiciela bocznicy dokumenty przewozowe,
- kwituje przekazanie i przyjęcie wagonów na punkcie zdawczo odbiorczym,
- wykonuje wspólnie z pracownikiem drużyny trakcyjnej wymaganą próbę hamulca zespolonego,
- dokonuje zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem i zdjęcia zabezpieczenia,
- sprawuje nadzór nad przesyłkami w czasie przewozu między stacją i punktem zdawczo – odbiorczym,
- w przypadku spychania wagonów na bocznicę wyznacza manewrowego do jazdy na czole pchanego składu.

5. Czynności pracownika bocznicy:

- przyjmuje i przekazuje dokumenty przewozowe przewoźnika,
- sporządza pisemne Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania,
- kwituje przyjęcie i przekazanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym.

6. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:

- utrzymanie bocznicy kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do właściciela bocznicy.

II. Ruch pojazdów kolejowych do obsługi bocznic po torze /S/ prowadzony jest na zasadach jazdy manewrowej.

1. Czynności dyżurnego ruchu:

- przyjmuje od kierownika manewrów telefonicznie lub radiotelefonem zgłoszenie gotowości wyjazdu ze stacji do obsługi bocznic lub wyjazdu po obsłudze bocznic,
- wydaje za pokwitowaniem klucz od wykolejnicy Wk50,
- zleca przygotowanie drogi przebiegu na stacji dla jazdy manewrowej na wyjazd lub wjazd ze stacji do obsługi bocznic oraz podaje sygnał zezwalający na jazdę manewrową.

2. Czynności drużyny trakcyjnej:

- wykonuje czynności związane z prowadzeniem jazdy manewrowej,
- wspólnie z ustawiaczem Przewoźnika wykonuje wymaganą próbę hamulca zespolonego.

3. Czynności drużyny manewrowej przewoźnika /ustawiacza/:

- Zgłasza gotowość do dyżurnego ruchu wyjazdu ze stacji do obsługi bocznic i wjazd na stację po obsłudze bocznic,
- pobiera od dyżurnego ruchu i zdaje za pokwitowaniem klucz od wykolejnicy Wk50,
- układa drogę przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicach w zakresie przewidzianym dla drużyny manewrowej przewoźnika,
- dokonuje sprzęgania i rozsprzęgania wagonów i lokomotywy z wagonami,
- przekazuje i odbiera od przedstawiciela bocznic dokumenty przewozowe,
- kwituje przekazanie i przyjęcie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym,
- wykonuje wspólnie z pracownikiem drużyny trakcyjnej wymaganą próbę hamulca zespolonego,
- dokonuje zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem i zdjęcie zabezpieczenia,
- sprawuje nadzór nad przesyłkami w czasie przewozu między stacją i punktem zdawczo – odbiorczym,
- wyznacza manewrowego do jazdy na czole pchanego składu.
- wykonuje uproszczoną próbę hamulca i sprawdza działanie czynnych hamulców w składzie,
- upewnia się poprzez sprawdzenie na gruncie czy brama kolejowa jest otwarta i zabezpieczona,
- wyznacza pracownika lub osobiście dokonuje zabezpieczenia wagonów.

ROZDZIAŁ IV

Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

§ 23

Podstawianie wagonów na bocznice kolejową

Obsługa punktu zdawczo – odbiorczego po torze / N /

1. Obsługa torów zdawczo – odbiorczych po torze /N/ bocznicy dokonywana jest ze stacji Małaszewicze lokomotywą i drużyną manewrową przewoźnika kolejowego.
2. Ruch taboru kolejowego ze stacji celem obsługi bocznicy prowadzony jest na zasadach przewidzianych dla jazd manewrowych.
3. Każda jazda manewrowa celem obsługi bocznicy odbywa się po wzajemnym uzgodnieniu jazdy drużyny manewrowej / kierownika manewrów / przewoźnika kolejowego z dyżurnym ruchu stacji Małaszewicze. Ułożenie drogi przebiegu w granicach stacji odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu przez nastawniczego nastawni wykonawczej Ms61.
4. Czynności pracowników dokonujących obsługi bocznicy – kierownik manewrów osobiście zgłasza gotowość do obsługi bocznicy.
5. Przygotowanie drogi przebiegu na wjazd na punkt zdawczo – odbiorczy lub wyjazd należy do drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego.
6. Wagony podstawiane na tory zdawczo - odbiorcze muszą być pchane przez lokomotywę manewrową, a wagony zabierane z torów zdawczo – odbiorczych muszą być ciągnięte przez lokomotywę manewrową.

Obsługa punktu zdawczo – odbiorczego po torze / S /

1. Obsługa torów zdawczo – odbiorczych / S / bocznicy dokonywana jest ze stacji Kobyłany lokomotywą i drużyną manewrową przewoźnika kolejowego.
2. Czynności pracowników dokonujących obsługi bocznicy – kierownik manewrów osobiście zgłasza gotowość do obsługi bocznicy i pobiera od dyżurnego ruchu klucz od Wk50 za pokwitowaniem w dokumentacji.
3. Porządek czynności drużyny manewrowej przed i po obsłudze bocznicy:
 - przed dojazdem do zwrotnicy 2000 należy otworzyć wykolejnicę Wk-50 i nastawić zwrotnicę nr 2000 dla jazdy w kierunku bocznicy.
 - po obsłudze bocznicy kierownik manewrów musi uzyskać zgodę od dyżurnego ruchu stacji Kobyłany na wjazd na tory stacji.
 - przed wjazdem na tory stacji Kobyłany należy uzyskać zgodę dyżurnego ruchu i kontynuować jazdę na tor stacyjny poza zakres toru stacyjnego.
 - zwrotnicę nr 2000 i wykolejnicę Wk-50 nastawia w położenie zasadnicze
 - następnie pobrany klucz zwrócić dla dyżurnego ruchu stacji Kobyłany za pokwitowaniem.
4. Wagony podstawiane na tory zdawczo – odbiorcze bocznicy muszą być pchane przez lokomotywę manewrową, a zabierane z torów zdawczo – odbiorczych ciągnięte przez lokomotywę manewrową.

§ 24

Liczba obsług i czas ich wykonania

Podstawienie wagonów na bocznice odbywa się zgodnie z Planem podstawiania wagonów na bocznice i zabierania wagonów z bocznicy po torze /N/ i Planem podstawiania wagonów na bocznice i zabierania wagonów z bocznicy po torze /S/.

Plan obsługi bocznicy jest załącznikiem do obowiązującej Umowy bocznicowej z przewoźnikiem kolejowym.

Poza planową obsługą bocznicy wagony mogą być podstawione lub zabierane tylko po uzgodnieniu z przewoźnikiem kolejowym. Zabieranie wagonów z bocznicy poza planem obsługi może być dokonywane, jeżeli upoważniony pracownik bocznicy zgłosi gotowość wagonów do zabrania na co najmniej jedną godzinę przed ukończeniem czynności ładunkowych.

O godzinie dokonania dodatkowej obsługi przewoźnik kolejowy powiadamia właściciela bocznicy.

Przewoźnik kolejowy może podstawić wagony na bocznice bez zgody właściciela bocznicy, gdy obsługa planowa nie została wykonana, a opóźnienie nie przekracza dwóch godzin liczonych od ostatniej godziny planowej obsługi.

§ 25

Masa hamująca składów manewrowych

Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach siły pociągowej tego pojazdu. Na bocznicy AGROSTOP przy pochyleniu torów do 1 % na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 hamulec wagonowy ręczny lub co najmniej 2 wagony hamulcem zespolonym. Przy pochyleniu powyżej 10% na każde rozpoczęte 3 wagony powinien być obsługiwany 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 wagony hamulcem zespolonym .

§ 26

Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicy wynosi:

245 kN (25.0 t) po torze /S/

245 kN (25.0 t) po torze /N/

§ 27

Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Do kursowania po torach bocznicy dopuszcza się wszystkie wagony towarowe, które nie przekraczają dopuszczalnego nacisku osi na szynę.

Do obsługi bocznicy nie można używać lokomotyw elektrycznych.

Lokomotywy przewoźnika kolejowego mogą jeździć po torach bocznicy do miejsca ustawienia tablicy z napisem punkt zdawczo – odbiorczy /PZO /.

§ 28

Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej

Lokomotywy przewoźnika kolejowego mogą jeździć po torach bocznicy do miejsca ustawienia tablicy z napisem punkt zdawczo – odbiorczy / PZO /.

W uzasadnionych przypadkach na żądanie użytkownika bocznicy lokomotywy manewrowe mogą dokonywać jazd po torach bocznicy poza punkt zdawczo – odbiorczy. Każda jazda poza punkt /PZO/ powinna odbywać się pod nadzorem pracownika bocznicy znającego dobrze warunki miejscowe i kierownictwem pracownika drużyny manewrowej przewoźnika.

§ 29

Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządców infrastruktury kolejowej z którymi bocznica kolejowa jest połączona

Użytkownik bocznicy nie posiada pojazdów trakcyjnych. Wyjazd ciągnika drogowo-szynowego na tory zarządcy infrastruktury jest zabroniony.

ROZDZIAŁ V

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

§ 30

Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe

Układ torowy boczniczy stanowią dwa układy torowe /N/ i /S/, które stanowią dwa niezależne rejony manewrowe obsługiwane przez przewoźnika.

- jeden rejon manewrowy stanowi układ torowy o prześwicie toru 1435 mm /N/,
- drugi rejon manewrowy stanowi układ torowy o prześwicie toru 1520 mm /S/.

§ 31

Prędkość jazd manewrowych pojazdów kolejowych na torach boczniczy kolejowej

1. Na terenie boczniczy obowiązują następujące dopuszczalne prędkości jazd manewrowych:

do 3km/ h:

- przy dojeżdżaniu lokomotywy do stojących wagonów,

do 5km/ h:

- przy pchaniu wagonów po torach boczniczy,
- przy użyciu ciągnika drogowo - szynowego
- przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód, poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie,
- w czasie wykonywania prac związanych z podstawianiem lub zabieraniem wagonów przy których znajdują się urządzenia ładunkowe,
- przy pchaniu wagonów z towarami niebezpiecznymi klasy 2 i 3 wg. Regulaminu RID i Załącznika 2 do Umowy SMGS.
- przy przetaczaniu wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym oznaczonym nalepką nr 8 i znakiem manewrowania nr15 wg. RID/ Zał. 2 do SMGS oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego wg. RID i cystern z pasami wyróżniającymi wg. Załącznika 2 do SMGS. Nie dotyczy to oczyszczonych cystern z pasem koloru pomarańczowego, cystern z pasami wyróżniającymi innych barw lub cystern nowo wyprodukowanych oddanych do eksploatacji przez producenta przed pierwszym załadunkiem.

do 10km/ h:

- jazdy manewrowe po torach boczniczy

2. W czasie złych warunków atmosferycznych w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy, tak aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

3. Wszystkie ruchy manewrowe należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.

§ 32

Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej na boczniczy

1. Na torach boczniczy praca manewrowa wykonywana jest metodą odstawiania wagonów.
2. Zabronione jest wykonywanie pracy metodą odrzutu.
3. Wagony podstawiane na bocznicę są pchane, a wagony zabierane z boczniczy są ciągnięte.

Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych

1. Wykonywanie pracy manewrowej z wykorzystaniem ciągników szynowo – drogowych lub podciągarek dozwolone jest z zachowaniem zasad zawartych w Przepisach wewnętrznych prowadzenia ruchu kolejowego na boczniczy kolejowej AGROSTOP.
2. Z uwagi na to że tor Nr2004/S/ przy którym znajduje się 6 stanowisk do rozładunku gazu z cystern szerokotorowych położony jest obok toru Nr1002 /N/, gdzie odległość między osiami torów Nr 1002/N/ i Nr 2004/S/ w miejscu stanowisk przeładunkowych wynosi 6m – wykonywanie prac manewrowych na torze Nr 1002 /N/ może odbywać się pod warunkiem wstrzymania prac związanych z przeładunkiem przelewu gazu.

Przed wjazdem jazdy manewrowej na /PZO/ toru Nr 1002/N/ pracownik drużyny manewrowej przewoźnika otrzymuje od pracownika boczniczy kolejowej AGROSTOP pisemne Oświadczenie, że prace przeładunkowe na torze Nr 2004 /S/ zostały przerwane. Oświadczenie stanowi Załącznik Nr 4 do niniejszego Regulaminu.

§ 33

Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym

W czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa może ciągnąć lub pchać wagony. Podczas manewrowania wagonami naprzód należy zachować szczególną ostrożność, a na stopniu manewrowym pierwszego pchanego wagonu powinien znajdować się pracownik drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego, który musi mieć możliwość bezpośredniego podawania sygnałów maszyniście. W przypadku braku stopnia lub pomostu na pierwszym wagonie jazda manewrowa powinna być poprzedzana pieszo przez pracownika drużyny manewrowej.

W czasie jazdy wagony pchane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym.

§ 34

Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotywy

Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotywy w czasie manewrów na torach boczniczy należy do obowiązków drużyny manewrowej.

Wagony można sprzęgać i rozprzęgać tylko po całkowitym zatrzymaniu pojazdów kolejowych. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu.

Do łączenia lokomotywy z wagonami należy używać sprzęgu lokomotywy. Sprzęg należy chwycić przy nakrętce, a nie w końcowej części kabłąka. Należy zarzucać go w miarę szybko na hak wagonu. Powolne nakładanie i niewłaściwe trzymanie sprzęgu zakładanego na hak wagonu grozi zgnieceniem palców dłoni pomiędzy pałąk sprzęgu, a hakiem ciąglowym. Przy wchodzeniu pomiędzy wagony dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt znajdujący się pod zderzakiem. Podobnie należy postępować przy wychodzeniu z pomiędzy wagonów po ich sprzęgnięciu.

Podczas łączenia wagonów należy kolejno:

- połączyć sprzęg śrubowy,
- połączyć sprzęg powietrzny,
- otworzyć kurek powietrzny od strony końca składu wagonów,
- otworzyć kurek powietrzny od strony lokomotywy.

Podczas rozprzęgania wagonów poszczególne czynności należy wykonać w kolejności odwrotnej. Po rozprzęgnięciu wagonów węże powietrzne należy powiesić na przeznaczonych do tego celu wspornikach.

W każdym przypadku podczas sprzęgania i rozprzęgania wagonów należy zachować szczególną ostrożność, a pracownicy powinni ubezpieczać się wzajemnie.

Sprzęganie wagonów na torze o prześwicie 1520mm wyposażonych w sprzęg samoczynny należy dokonywać w oparciu o postanowienia zawarte w „Tymczasowych wytycznych obsługi sprzęgu samoczynnego typu UIC/OSŽD radzieckiego – typuSA3”

§ 35

Liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie

Dopuszcza się przetaczanie wagonów i składów manewrowych w granicach siły pociągowej lokomotywy z uwzględnieniem pojemności torów.

§ 36

Przetaczanie pojazdów kolejowych bez użycia pojazdu kolejowego z napędem (ciągnikiem szynowo – drogowym)

1. Silnikowym pojazdem drogowym wolno przetaczać tylko taką ilość pojazdów kolejowych i z taką prędkością, aby te pojazdy kolejowe w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
2. Prędkość przetwarzanych pojazdów kolejowych w/w środkami nie może przekraczać 5 km/godz. – w razie przetwarzania drogowym pojazdem silnikowym
3. Przy przetwarzaniu pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym, pojazd powinien znajdować się na zewnątrz toru.
4. Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia pojazdów kolejowych powinna mieć długość co najmniej 2,5 m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia pojazdów kolejowych, a umożliwiającą natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby.
5. Kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów i manewrowego.
6. W przypadku przetwarzania pojazdów kolejowych na pochyleniu większym niż 2,5 środkami wymienionymi w pkt1 niezależnie od środków stosowanych do zatrzymania pojazdów kolejowych, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku założyć płóz hamulcowy.
7. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być ze sobą sprzęgnięte.
8. Nie wolno uderzać odprężeniem w stojący tabor w celu jego uruchomienia .
9. Kierownik manewrów wykonujący manewry bez użycia pojazdu trakcyjnego powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony i przeegzaminowany w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy przy użyciu tych pojazdów.
10. Przy pracach manewrowych zatrudniony jest kierownik manewrów.
11. Ciągnik szynowo – drogowy jest pojazdem przystosowanym do poruszania się po droga i torach boczniczy. Służy głównie do przetwarzania wagonów na krótkich odcinkach. Szczegółowe uregulowania dotyczące wykonywania pracy manewrowej z wykorzystaniem ciągnika szynowo – drogowego określają „Przepisy wewnętrzne dla kierowcy lokomotywy, pojazdu spalinowego o mocy do 300KM na boczniczy kolejowej Agrostop”.

§ 37

Układanie dróg przebiegu dla manewrów

Układanie dróg przebiegu dla manewrów należy do drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego dokonujące obsługi punktów zdawczo – odbiorczych /PZO/.

Za prawidłowe ułożenie drogi przebiegu odpowiedzialny jest pracownik drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego.

Przy przestawianiu zwrotnic należy zwrócić uwagę na doleganie iglic do opornic. Ponadto należy sprawdzić czy dolegająca iglica jest prawidłowo zamknięta.

Po wykonaniu pracy manewrowej zwrotnice winny być przestawiona w położenie zasadnicze.

Układanie dróg przebiegu podczas wykonywania pracy manewrowej ciągnikiem szynowo – drogowym należy do pracowników bocznicy kolejowej. W trakcie manewrów obsługa zwrotnic rozjazdów należy do kierowcy ciągnika szynowo – drogowego oraz drużyny manewrowej bocznicy kolejowej.

§ 38

Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie

Dla zabezpieczenia wagonów cystern z gazem na stanowiskach rozładunku stosowane są kliny /drewniane lub z tworzyw sztucznych /.

Kliny Nr 1 – 6 są ułożone w specjalnym stojaku ustawionym przy torze Nr 2004 /S/.

Dla zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem używane są płozy hamulcowe poza stanowiskiem rozładunkowym.

Tor /N/

Płozy typu PL1 pomalowane na kolor czerwony, oznakowane znakami bocznicy tj. literą A i numerem.

Płozy o numerach od 1 do 4 znajdują się w stojaku przy torze Nr 1001 /N/ po prawej stronie toru patrząc w kierunku jazdy pojazdu trakcyjnego do obsługi bocznicy.

Płozy o numerach od 5 do 10 znajdują się w stojaku przy torze Nr 1013 /N/ po prawej stronie toru patrząc w kierunku jazdy pojazdu trakcyjnego do obsługi bocznicy.

Tor /S/

Płozy typu PL3 uniwersalne pomalowane na kolor pomarańczowy, oznakowane znakami bocznicy, tj. literą „A” i numerem.

Płozy o numerach od 5 do 12 znajdują się w stojaku przy torze Nr2002 /S/ po prawej stronie toru patrząc w kierunku jazdy pojazdu trakcyjnego do obsługi bocznicy.

Płozy o numerach od 13 do 20 znajdują się w stojaku przy torze Nr2012 /S/ po prawej stronie toru patrząc w kierunku jazdy pojazdu trakcyjnego do obsługi bocznicy.

Płozy hamulcowe podlegają ewidencji.

Do hamowania i zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem nie mogą być używane płozy hamulcowe uszkodzone.

§ 39

Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

Wagony cysterny odstawiane na torach zdawczo - odbiorczych należy podstawić na stanowiska rozładunkowo - załadunkowe. Cysterny znajdujące się na wszystkich stanowiskach powinny być rozłączone. Każda cysterna z gazem powinna być obustronnie unieruchomiona. Unieruchomienia dokonuje się za pomocą klinów /drewnianych lub z tworzyw sztucznych/. Pod skrajne koła cysterny podkładane są kliny /drewniane lub z tworzyw sztucznych /, a każdy wagon dodatkowo zahamowany hamulcem ręcznym.

Za odpowiednie zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

Wagony odstawiane na tory zdawczo – odbiorcze należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem. Zabezpieczenia wagonów należy dokonać poprzez:

- sprzęgnięcie, zahamowanie lub wyłożenie płozy lub pod klinowanie,
- zahamowanie hamulcem ręcznym i podłożenie płoza hamulcowego pod skrajny wagon od strony spadku w grupie do 10 wagonów,
- zahamowanie dwóch skrajnych wagonów hamulcem ręcznym i podłożenie płoza hamulcowego pod wagon od strony spadku gdy grupa wagonów przekracza 10.

Pojazdy kolejowe odstawione na tory tor Nr1004/N/ i Nr1003/N/ należy bezwzględnie zabezpieczyć płozami hamulcowymi od strony rozjazdu Nr 1010 z uwagi na $>2,5\%$ pochylenie toru Nr 1002 /N/ od rozjazdu Nr 1010 w kierunku rozjazdu Nr 1009.

Dodatkowo na całej długości toru Nr1002/N/ pochylenia $>2,5\%$ zostały oznakowane pochylnikami z podaniem wielkości pochylenia i długości obowiązywania. Znaki ustawiono po lewej stronie toru Nr 1002/N/.

Wagony lub grupy wagonów stojące oddzielnie należy zahamować hamulcem ręcznym lub dodatkowo zabezpieczyć płozami hamulcowymi.

Za odpowiednie zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest pracownik drużyny manewrowej.

ROZDZIAŁ VI

Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

§ 40

Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

1. Przewoźnicy kolejowi realizując przewozy na bocznicę mają obowiązek telefonicznie i faksem powiadomić przedstawiciela bocznic o planowanych podstawieniach wagonów.
2. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi bocznic należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego. Pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz.
3. Organizacja pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo-szynowego należy do obowiązków wyznaczonego pracownika bocznic. Natomiast pracą manewrową kieruje kierownik manewrów.
4. Przed wykonaniem pracy manewrowej przez przewoźnika kolejowego kierownik manewrów ma obowiązek omówić plan pracy manewrowej z maszynistą lokomotywy manewrowej, pracownikami drużyny manewrowej oraz wykonywać ją przy współudziale pracownika bocznic.
5. W czasie wykonywania pracy manewrowej kierujący manewrami powinien zwracać szczególną uwagę czy:
 - spod kół wagonów usunięte zostały płozy hamulcowe,
 - przetaczane wagony są odhamowane,
 - nie ma przeszkód do jazdy, droga przebiegu jest prawidłowo ustawiona i układy rozjazdów są wolne od taboru,
 - prace przeładunkowe zostały ukończone lub przerwane, a narzędzia i sprzęt zostały odsunięte od taboru na bezpieczną odległość i nie ma przeszkód do wykonywania manewrów,
 - drzwi wagonów są pozamykane a części ruchome i luźne zabezpieczone przed wypadnięciem,
 - w przypadku składowania ładunku na placach, nie zagrażają one w trakcie ruchu obsunięciem na tor.
6. Podczas wykonywania pracy manewrowej maszynista lokomotywy manewrowej ma szczególny obowiązek:
 - śledzenia i ścisłego stosowania się do podawanych sygnałów,
 - obserwowania drogi przebiegu jazdy manewrowej,
 - stosowania prędkości jazdy obowiązujących na torach bocznic,
 - stosować się do poleceń ustawiacza.
7. Po podstawieniu wagonów na tor za i wyładunkowy, drużyna manewrowa ma obowiązek zabezpieczyć go przed samoczynnym, niekontrolowanym przetaczaniem poprzez zakręcenie hamulca ręcznego lub podłożenie płozy hamulcowej. W przypadku grupy wagonów, powinny one być ze sobą sprzęgnięte.

§ 41

Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych

1. Prawidłowy przebieg procesu przeładunku gazu PROPAN - BUTAN odbywa się zgodnie z instrukcjami technologicznymi, które określają jednolite zasady postępowania przy wykonywaniu czynności rozładunkowych i załadunkowych wagonów cystern.
2. Front rozładunku wagonów cystern przy torze /S/ obejmuje 6 stanowisk.

3. Przed przystąpieniem do przeładunku wagonów cystern /szerokotorowych/ wykonywane są czynności wstępne mające na celu potwierdzenie technicznej gotowości do przeładunku.
4. Jeżeli nie zostały stwierdzone żadne usterki lub niezgodności następuje przygotowanie wagonu cysterny szerokotorowej do rozładunku.
5. Zgodnie z planem i przy zachowaniu wymagań bezpieczeństwa odbywa się właściwy przebieg rozładunku.
6. Następnie wykonywane są prace po zakończeniu przeładunku gazu i wysyłka cystern.
7. Uporządkowanie terminalu oraz wykonanie czynności konserwacyjnych urządzeń zgodnie z procedurą.

Pracownicy punktów rozładunkowo - załadunkowych boczniczy zobowiązani są:

- by w czasie trwania procesu technologicznego obok stanowiska znajdował się odpowiedzialny pracownik obsługi,
- by wykonywany proces rozładunkowy był zgodny z wymaganiami bezpieczeństwa,
- zgłaszania gotowości do zabrania wagonu po dokonanych czynnościach przeładunkowych,
- w przypadku stwierdzenia usterki lub niezgodności należy powiadomić operatora w zmianie.

§ 42

Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

W przypadku złej widoczności (mgła, ulewa, śnieżyca, itp.) spowodowanej złymi warunkami atmosferycznymi, należy zachować szczególną ostrożność przy wykonywaniu pracy manewrowej.

Prędkość jazdy należy dostosować do warunków widoczności.

ROZDZIAŁ VII

Organizacja obsługi punktów zdawczo - odbiorczych

§ 43

Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym

Przyjęcie wagonów od przewoźnika kolejowego na punkcie zdawczo – odbiorczym.

Przyjęcia wagonów od przedstawiciela przewoźnika kolejowego na punkcie zdawczo – odbiorczym dokonuje spedytor, a w czasie jego nieobecności inny upoważniony pracownik bocznicy na podstawie wykazu zdawczego lub innego dokumentu stosowanego u przewoźnika.

Podczas przyjmowania wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym pracownik bocznicy sprawdza stan przesyłki na taborze otwartym:

- stan plomb kołpaka wjazdu oraz porównanie ich ilości z dokumentami przewozowymi,
- zgodność numerów wagonów w wykazie zdawczym lub innym dokumencie stosowanym u przewoźnika,
- wykaz zdawczy lub inny dokument stosowany u przewoźnika ze stanem na gruncie i zapisami w dokumentach przewozowych,
- stan techniczny wagonu.

Po przyjęciu wagonów, podpisany przez zdającego i przyjmującego wagony jeden egzemplarz wykazu zdawczego lub innego dokumentu stosowanego u przewoźnika otrzymuje upoważniony pracownik bocznicy.

Wszystkie stwierdzone przy przyjęciu wagonów i przesyłek nieprawidłowości pracownik bocznicy wpisuje w rubryce uwagi wykazu zdawczego lub innego dokumentu stosowanego u przewoźnika.

Wagony ze śladem naruszenia bądź uszkodzenia przesyłki, śladami kradzieży przesyłki z brakiem lub naruszeniem plomb nadawcy przesyłki mogą być przyjęte od przewoźnika kolejowego na teren bocznicy bez komisijnego sprawdzenia ich stanu przez przewoźnika kolejowego i sporządzenia protokołu, pod warunkiem zabezpieczenia przez przewoźnika kolejowego przedmiotowych przesyłek przed możliwością dalszego ubytku lub kradzieży. W tym przypadku pracownicy bocznicy mogą przystąpić do komisijnego otwarcia i rozładunku wagonu tylko w obecności upoważnionego pracownika przewoźnika kolejowego.

W przypadku nie spełnienia w/w wymogów przez przewoźnika kolejowego spedytor lub inny upoważniony pracownik bocznicy odmawia przyjęcia wagonu, wykreślając z wykazu zdawczego lub innego dokumentu stosowanego od przewoźnika numer wagonu z uszkodzoną przesyłką pozostawiając ją do dyspozycji przewoźnika kolejowego.

Podobnie postępuje w przypadku wagonów próżnych nie nadających się pod załadunek. Po komisijnym sprawdzeniu stanu przesyłki przez przewoźnika kolejowego przy udziale spedytora lub innego upoważnionego pracownika bocznicy przewoźnik kolejowy sporządza stosowny protokół, którego jeden egzemplarz przekazuje odbiorcy przesyłki.

Przyjęcie wagonów od przewoźnika kolejowego spedytor lub inny upoważniony pracownik bocznicy potwierdza własnoręcznym podpisem wraz z datą i godziną we wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego lub innego dokumentu stosowanego u przewoźnika .

§ 44

Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkcie zdawczo – odbiorczym

Przekazanie wagonów przedstawicielowi przewoźnika kolejowego na punkcie zdawczo – odbiorczym.

Przed ukończeniem rozładunku spedytor zgłasza przewoźnikowi kolejowemu wagony jako gotowe do zabrania z bocznic. Zawiadomienie sporządza pisemnie na druku zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania lub innego dokumentu stosowanego u przewoźnika i przekazuje go przewoźnikowi kolejowemu.

Przedstawiciel przewoźnika kolejowego po przyjęciu wagonów i ewentualnym wpisaniu stwierdzonych nieprawidłowości do zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania lub innego dokumentu stosowanego u przewoźnika lub wykreśleniu z niego numerów wagonów których nie było na punkcie zdawczo – odbiorczym podpisuje zawiadomienie lub inny dokument stosowany u przewoźnika wpisując datę i godzinę przyjęcia wagonów, a spedytor lub inny upoważniony pracownik bocznic własnoręcznym podpisem i pieczętą firmową stwierdza przekazanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu i zatrzymuje jeden egzemplarz zawiadomienia lub innego dokumentu stosowanego u przewoźnika.

Na ujawnione w czasie przyjmowania wagonów uszkodzenia taboru, powstałe z winy pracowników bocznic, przedstawiciel przewoźnika kolejowego sporządza stosowny protokół i prowadzi dalsze postępowanie zgodnie z obowiązującymi przepisami i umowami.

Na wagony załadowane na bocznicę oraz na wagony próżne dokumenty przewozowe stosowne u przewoźnika kolejowego sporządza spedytor lub inny upoważniony pracownik bocznic.

W przypadku wykreślenia przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego do przewozu z zawiadomienia lub innego dokumentu stosowanego u przewoźnika wagonów jako nie gotowych do zabrania, spedytor lub inny upoważniony pracownik bocznic zgłasza ponownie te wagony do zabrania. Sporządza nowy egzemplarz zawiadomienia lub inny dokument stosowany u przewoźnika po usunięciu przyczyn, które uniemożliwiły zabranie wagonów jako wcześniej zgłoszone do przewozu.

ROZDZIAŁ VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

§ 45

Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej

Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się nimi w czasie całego procesu przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia lub wypadku, mogą powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.

W zakresie transportu kolejowego towary niebezpieczne definiuje się jako towary, których przewóz jest zabroniony, albo dopuszczony do przewozu na ściśle określonych warunkach zawartych w przepisach szczególnych tj. Regulaminie RID i w Załączniku 2 do Umowy SMGS.

W rozumieniu tych przepisów gaz propan – butan (gaz węglowodorowy płynny) zaliczony jest do Klasy 2 - Gazy. Zgodnie z Polską normą PN-82/C-96000 - gazy węglowodorowe płynne (C₃ - C₄) są to skroplone i pozostające pod ciśnieniem własnych par mieszaniny węglowodorów alifatycznych, których podstawowymi składnikami określonymi w niniejszej normie literą C z indeksem liczbowym są: propan C₃, butan C₄

W zależności od zawartości podstawowych węglowodorów i przeznaczenia, rozróżnia się trzy rodzaje mieszanin gazów węglowodorowych (płynnych C₃ - C₄).

§ 46

Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej

Postępowanie przy przekazaniu przesyłek towarów niebezpiecznych do odbiorcy:

1. Po przybyciu przesyłki z towarem niebezpiecznym do stacji przeznaczenia uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego (ustawiacz, odprawiacz pociągu, ekspedytor) sprawdza stan wagonu w zakresie zamknięcia, oplombowania, oznakowania pomarańczowymi tablicami identyfikacyjnymi i nalepkami ostrzegawczymi. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości postępuje zgodnie z postanowieniami obowiązujących przepisów i instrukcji.
2. Na podstawie wykazów zdawczych lub innych dokumentów stosowanych przez przewoźnika kolejowego przesyłki zostają podstawione na punkty ładunkowe bocznic.

Przyjęcie cysterny kolejowej do rozładunku

1. Przed przystąpieniem do rozładunku gazu płynnego z cystern kolejowych należy sprawdzić:
 - zgodność tonażu gazu w cysternie i jego nazwy z dokumentami przewozowymi,
 - stan plomb kołpaka wjazdu oraz porównanie ich ilości z dokumentami przewozowymi,

- stan techniczny cystern,
- wyposażenie wagonów ze szczególnym uwzględnieniem przewodów uziemiających cystern.

Przygotowanie stanowiska do rozładunku

1. Przed przystąpieniem do rozładunku załadunku obsługa powinna sprawdzić:
 - właściwe ustawienie wagonu tak aby środek wagonu cysterny odpowiadał umiejscowieniu stanowiska,
 - podłożyć pod koła wagonów kliny hamujące,
 - czy przewidziane do wykonania operacji technologicznej przewody elastyczne nie posiadają uszkodzeń mechanicznych,
 - stan techniczny pozostałych urządzeń i osprzętu instalacji technologicznej,
 - stan i ilość osprzętu gaśniczego,
 - sprawność systemu eksplozometrycznego.

Rozładunek cysterny kolejowej

1. Wprowadzić cysternę z gazem na stanowisko rozładunku. Cysterny znajdujące się na wszystkich stanowiskach powinny być rozłączone.
2. Unieruchomić cysternę za pomocą klinów podkładając pod koła obustronnie podwójne kliny /drewniane lub z tworzyw sztucznych / i zahamować ją przy pomocy hamulca ręcznego.
3. Podłączyć instalację uziemiającą stanowiska spustowego z cysterną dla wyrównania różnicy potencjałów statycznych oraz założyć sterowanie awaryjnego zamykania zaworów napełniania i opróżniania zbiornika.

Szczegółowy zakres czynności i zasady postępowania związane z przeładunkiem wagonów cystern kolejowych obowiązujące na boczniczy kolejowej AGROSTOP, zawiera:

- INSTRUKCJA OBSŁUGI POMP DO GAZU
- INSTRUKCJA ROZŁADUNKU CYSTERN KOLEJOWYCH

§ 47

Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych

Szkolenie pracowników boczniczy.

Pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i obowiązków – zgodnie z działem 1.3 RID i Załącznika 2 do Umowy SMGS.

Szkolenie powinno zawierać także przedstawione w rozdziale 1.10 RID przepisy szczególne, stosowane dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

Szkolenie powinno być okresowo uzupełniane w celu uwzględnienia zmian w przepisach.

Dokumentacja szkolenia.

Dane dotyczące wszystkich przeprowadzonych szkoleń powinny być przechowywane przez pracodawcę. Dokumentacja szkolenia powinna obejmować:

- zaprojektowany przez doradcę RID program szkolenia,
- dziennik szkolenia.

Prace związane z rozładunkiem gazu płynnego mogą wykonywać pracownicy posiadający odpowiednie uprawnienia i kwalifikacje

Pracownicy zatrudnieni na bocznicach AGROSTOP wykonujący czynności przy rozładunku cystern kolejowych powinni posiadać przeszkolenie odnośnie obsługi cystern w czasie napełniania i opróżniania zbiorników wymagane Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 18 lipca 2001 r. w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych

W/w pracowników obowiązuje znajomość Instrukcji Technologicznych.

Powinni być również przeszkoleni w zakresie udzielania pierwszej pomocy, ratownictwa chemicznego, przepisów przeciwpożarowych.

Obowiązują ich również znajomość kart charakterystyki substancji niebezpiecznych

§ 48

Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

Warunki dotyczące taboru.

Towary niebezpieczne należy przewozić z wykorzystaniem taboru odpowiedniego dla danego towaru, gwarantującego bezpieczeństwo w czasie transportu.

Zbiorniki wagonów-cystern i kontenerów-cystern muszą spełniać wymagania określone przez Transportowy Dozór Techniczny.

Tabor zbiornikowy musi być oznakowany zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Nie dopuszcza się do przewozu taboru zbiornikowego z przekroczonym terminem ważności rewizji okresowej zbiornika, za wyjątkiem przewozu taboru z próżnym zbiornikiem w celu przeprowadzenia badań okresowych zbiornika.

Zasady znakowania taboru.

Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia na każdej ścianie bocznej wagonu-cysterny pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej.

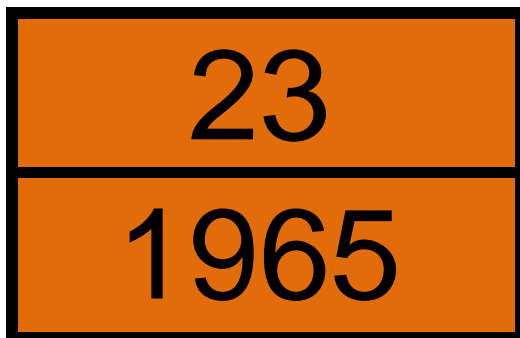
Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nie oczyszczonych wagonów i kontenerów-cystern po materiałach niebezpiecznych.

Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość).

Brzegi tablicy powinny być obwiedzione czarnym pasem o szerokości 15 mm.

Oznaczenie to może być w postaci: płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia.

Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.



Numer identyfikacyjny zagrożenia (2 lub 3 cyfry, które w określonych przypadkach materiałów reagujących niebezpiecznie z wodą mogą być poprzedzone literą „X”) – patrz punkt 5.3.2.3 RID (znaczenie numerów identyfikacyjnych zagrożenia)

Numer identyfikacyjny materiału (4 cyfry) – patrz dział 3.2 Tablica A, RID

Numer identyfikacyjny oznaczający zagrożenie musi być umieszczony w górnej części, zaś numer identyfikacyjny oznaczający dany towar w dolnej części tablicy (dział 5.3 RID).

Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy.

Nalepki ostrzegawcze.

Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić na wagonach-cysternach duże nalepki ostrzegawcze (romb o boku co najmniej 250 mm).

Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu.

Przy przewozie materiałów ciekłych zapalnych stosuje się nalepki ostrzegawcze Nr 3.



Nalepka nr 2.1 - Gazy zapalne („2” w dolnym rogu)

Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.

ROZDZIAŁ IX

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

§ 49

Postępowania wynikające z warunków miejscowych

Utrzymanie bocznic kolejowej AGROSTOP w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do użytkownika bocznic.

Bezpośredni stały nadzór bieżącego utrzymania w należytej sprawności technicznej rozjazdów, torów oraz budowli i obiektów inżynierskich na terenie całej bocznic powierzony jest osobom fizycznym z którymi zostały zawarte umowy na nadzór i utrzymanie obiektów infrastruktury kolejowej bocznic.

Wszystkie obiekty infrastruktury kolejowej zlokalizowane na bocznic takie jak:

- tory, rozjazdy wraz z urządzeniami z nimi współpracującymi,
- urządzenia za i rozładunkowe, winny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela bocznic kontrolom okresowym:
- przynajmniej raz w roku, sprawdzenie stanu technicznego sprawności technicznej poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej,
- co najmniej raz na 5 lat sprawdzenie stanu technicznego sprawności technicznej poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej i całej wartości użytkowej bocznic wraz ze sprawdzeniem jej estetyki oraz otoczenia.

Okresowe kontrole dokonywane są przez osoby posiadające specjalistyczne uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności: linie, węzły i stacje kolejowe. Fakt dokonywanej kontroli odnotowany jest w dokumentacji technicznej znajdującej się na bocznic. Wyniki kontroli odnotowywane są między innymi w dokumentacji torowej, rozjazdowej takiej jak:

- Książka kontroli stanu toru,
- Arkusz badania technicznego rozjazdów,
- Dziennik oględzin rozjazdów.

Z każdej okresowej kontroli sporządza się oddzielny protokół dla poszczególnych obiektów infrastruktury kolejowej, w którym podaje się stan sprawności technicznej obiektów, wyszczególnia się elementy w których nastąpiło przekroczenie dopuszczalnych parametrów oraz określa zakres niezbędnych robót naprawczych i remontowych. Protokoły te dołączane są do Książki obiektu budowlanego, przechowywanej u właściciela bocznic. Protokoły wykorzystywane są również do planowania robót naprawczych i remontowych infrastruktury kolejowej bocznic.

Utrzymanie rozjazdów w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do właściciela bocznic. Oględzin rozjazdów dokonują co najmniej 2 razy w tygodniu wyznaczeni pracownicy posiadający kwalifikacje toromistrza. Wynik oględzin wpisuje się do Dziennika oględzin rozjazdów.

Oględzin rozjazdu dokonuje się wzrokowo, celem sprawdzenia czy w rozjeździe nie występują:

- części pęknięte, wykruszone lub uszkodzone,
- inne usterki, odkształcenia grożące naruszeniom prawidłowego działania rozjazdu.

Podczas oględzin należy sprawdzić:

- ogólny stan rozjazdu pod względem utrzymania go w porządku i czystości,
- stan przylegania iglicy do opornicy,
- stan i właściwe działanie zamknięcia nastawczego,
- stan dokręcenia śrub i wkrętów.

Oględziny torów realizowane są po przez obchody upoważnionego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje i wykonywane na całej długości istniejących

torów jeden raz na tydzień, a w przypadku dłuższej przerwy w pracy manewrowej należy dokonać bezpośrednio przed rozpoczęciem pracy manewrowej.

Oględziny torów bocznic kolejowej mają na celu:

- sprawdzenie stanu technicznego torów wraz z ułożonym w nich rozjazdem jak również stanu torowiska,

systematyczny nadzór i utrzymanie porządku na torach i torowiskach bocznic

Pracownik dokonujący obchodu powinien być zaopatrzony w przybory sygnałowe i niezbędne narzędzia tj.

- kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego,
- chorągiewkę koloru żółtego,
- klucz do śrub łupkowych, kredę.

Wszystkie usterki i nieprawidłowości zauważone przez upoważnionego pracownika dokonującego obchodu dotyczące stanu torów i rozjazdu powinny być na bieżąco zapisywane w Książce kontroli stanu torów.

Na zakres koniecznych do wykonania robót i napraw bieżących torów i rozjazdu ustalonych na podstawie obchodów torów, okresowych kontroli stanu technicznego nawierzchni kolejowej zawierane są stosowne umowy.

Na czas prowadzenia robót wstrzymujących lub ograniczających ruch na bocznic użytkownik bocznic zobowiązany jest powiadomić Przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznic i CARGOTOR Sp. z o.o.

Pracownicy wykonujący prace remontowo - naprawcze (modernizacyjne) mogą przystąpić do robót dopiero wtedy kiedy upewnią się, że prowadzone prace manewrowe na bocznic zostały przerwane. Miejsce prowadzenia robót powinno być osygnalizowane poprzez ustawienie tarczy zatrzymania D1 „Stój” w osi toru, a po zakończeniu robót przedmiotowe osygnalizowanie powinno być zdjęte. Pracownicy grupy torowej, wykonujący roboty na torach, jak i nadzorujący ich pracę powinni pracować w kamizelkach ostrzegawczych. Przed przystąpieniem do pracy kierujący robotami obowiązany jest zapoznać wykonujących roboty z zakresu prac, przypomnieć podstawowe zasady przestrzegania BHP. Po zakończeniu robót upoważniony pracownik odpisuje otwarcie toru w Dzienniku oględzin rozjazdów i zgłasza ten fakt Prezesowi Terminala.

Urządzenia srk, na styku bocznic – zarządca infrastruktury kolejowej, w których zamontowane są zamki a klucze znajdują się na nastawni MsD są utrzymywane przez CARGOTOR Sp. z o.o. zgodnie z przepisami (instrukcjami) obowiązującymi u zarządcy infrastruktury CARGOTOR Sp. z o.o. W przypadku utrzymania urządzeń srk przez podmiot inny niż CARGOTOR Sp. z o.o. użytkownik bocznic zleca nadzór nad utrzymaniem zarządcy infrastruktury.

ROZDZIAŁ X

Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego

§ 50

Zakres obowiązków pracownika wyznaczonego do czynności spedycyjnych

Do podstawowych obowiązków wyznaczonego pracownika bocznicy kolejowej AGROSTOP należy:

1. Terminowe przyjmowanie i przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym.
2. Organizacja pracy bocznicy związanej z ruchem wagonów cystern i procesem przeładunku gazu.
3. Opracowanie i realizacja planu pracy bocznicy w zakresie obsługi stanowisk rozładunkowo - załadunkowych.
4. Przestrzeganie racjonalnego i ekonomicznego wykorzystania środków transportu, wagonów i pracy ludzkiej oraz sprawowanie nadzoru nad terminowym wykonywaniem czynności.
5. Omówienie planu pracy z pracownikami odpowiedzialnymi za wykonanie czynności związanych z przeładunkiem gazów skroplonych.
6. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym na podstawie wykazu zdawczego lub innego dokumentu stosowanego przez przewoźnika kolejowego i przekazywanie wagonów przedstawicielowi Przewoźnika na podstawie sporządzonego zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania lub innego dokumentu stosowanego przez przewoźnika kolejowego.
7. Zgłaszanie wagonów gotowych do zabrania w kasie towarowej.
8. Zgłaszanie wagonów gotowych do zabrania przewoźnikowi kolejowemu.
9. Zamawianie wagonów pod załadunek zgodnie z regulacjami obowiązującymi u przewoźnika i zawartymi umowami z przewoźnikiem kolejowym.
10. Uczestnictwo wraz z przedstawicielami przewoźnika kolejowego w komisyjnym za i rozładunku przesyłek wagonowych.

§ 51

Wspólne obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego

1. W każdym przypadku wykonywania pracy manewrowej przez pracowników bocznicy przy pomocy ciągnika szynowo – drogowego kierownik manewrów powinien posiadać kwalifikacje ustawiacza.
2. Na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudniani są pracownicy spełniający warunki określone w rozporządzeniu 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. z 2015 r., poz. 46).
3. Pracownicy prowadzący czynności rozładunkowe i spedycyjne na bocznicy są pracownikami Przedsiębiorstwa Usługowo – Handlowego AGROSTOP i posiadają stosowne Zaświadczenia i Świadectwa Kwalifikacyjne do charakteru wykonywanych czynności.

4. Wszyscy pracownicy związani z transportem kolejowym na bocznicach obowiązani są znać aktualnie obowiązujące przepisy porządkowe dotyczące bezpieczeństwa p.poż, udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku i branżowe przepisy bhp.
5. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń toru, rozjazdu lub zauważeniu sygnałów zagrażających bezpieczeństwu ruchu, spowodować wszelkimi dostępnymi sposobami zabezpieczenie zagrożonego miejsca i poinformować o tym zainteresowane osoby.
6. Szczegółowe obowiązki pracowników bocznic kolejowych opisane są instrukcjach stanowiskowych.

ROZDZIAŁ XI

Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym

§ 52

Postępowanie w razie wypadku z ludźmi

1. Każdy pracownik, który spostrzegł wypadek z ludźmi niezwłocznie zobowiązany jest:
 - w pierwszej kolejności udzielić osobie poszkodowanej pierwszej pomocy i powiadomić bezpośredniego przełożonego
 - zabezpieczyć miejsce wypadku stosownie do sytuacji
 - w razie potrzeby należy pilnie wezwać karetkę pogotowia ratunkowego, straż pożarną lub przewieźć rannego do najbliższego szpitala
 - w razie wypadku śmiertelnego, należy powiadomić Kierownictwo boczniczy. Do czasu przybycia Policji należy zabezpieczyć wszystkie ślady mające związek z wypadkiem, a mogące wyjaśnić jego przyczyny.
2. Przebieg akcji ratowniczej powinien być zgodny z Wewnętrznym planem Operacyjno-Ratowniczym.

§ 53

Postępowanie w razie wypadku lub incydentu z taborem kolejowym

1. Przedmiotowe zagadnienie regulują postanowienia 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).
2. W myśl postanowień ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1772 z późn. zm.), za:
 - poważny wypadek - każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub,
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;
 - wypadek - 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:
 - a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
 - incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

3. Każdy pracownik, który spostrzegł wypadek z taborem kolejowym na bocznicy kolejowej AGROSTOP, niezwłocznie zobowiązany jest powiadomić Kierownictwo bocznicy kolejowej.
4. Kierujący manewrami lub inny pracownik powinien natychmiast zgłosić zwierzchnikowi przewoźnika i dyżurnemu ruchu stacji obsługującej (po torze 1520 mm Kobyłany – tel. kol. 3751405, po torze 1435 mm Małaszewicze – tel. kol. 374-14-02) wypadek kolejowy na bocznicy, w którym uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu tabor przewoźników kolejowych obsługujących bocznice kolejową AGROSTOP lub uszkodzenie urządzenia właściciela bocznicy, pozostające w związku z jazdą taboru oraz jeżeli o spowodowanie wypadków podejrzani są pracownicy ww. przewoźników kolejowych.
5. Zgłaszając zdarzenie (wypadek lub incydent kolejowy), należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
6. Do czasu przybycia na miejsce wypadku lub wydarzenia komisji przeprowadzającej postępowanie lub przedstawicieli organów ścigania nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności przyczyn wypadku lub wydarzenia. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia i zdrowia osób poszkodowanych lub mających na celu uniknięcia np. katastrofy ekologicznej.
7. Kierownictwo bocznicy kolejowej w razie zaistnienia wypadku lub incydentu kolejowego, jest zobowiązane w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - a) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
 - b) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału "Alarm";
 - c) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
 - rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi,
 - zawałeniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
 - wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania - zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego;
 - d) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
 - e) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierownika komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
 - miejsce zdarzenia,
 - informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,

- rodzaj wagonu i wielkość opakowania,
 - rodzaj uszkodzenia,
 - rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - nazwisko i numer telefonu powiadamiającego.
8. Kierownictwo bocznic kolejowej w razie zaistnienia wypadku lub incydentu kolejowego, jest zobowiązane niezwłocznie powiadomić o nich:
 - a) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznic kolejowej;
 - b) Przewodniczącego PKBWK;
 - c) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego, właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia.
 9. Kierownictwo bocznic kolejowej jest obowiązane pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty wyszczególnione w poniższym pkt. 11. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.
 10. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do 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).
 11. Pisemne zawiadomienie, otrzymuje:
 - a) Przewodniczący PKBWK;
 - b) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, na adres e-mail: zdarzenia@utk.gov.pl
 - c) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
 - prokuratura rejonowa,
 - komenda Policji,
 - jednostka Żandarmerii Wojskowej.
 12. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji - należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.
 13. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.
 14. Przedstawiciel przewoźnika biorący udział komisji decyduje, czy wagon który uległ wykolejeniu może być wstawiony na tor środkami właściciela, czy też należy żądać pomocy technicznej. W razie potrzeby właściciel bocznic może zamówić Pociąg Ratunkowy, będący własnością PKP polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach.
 15. Tabor kolejowy po każdym wypadku musi być zbadany przez rewidenta PKP CARGO S.A. i zakwalifikowany do ruchu w celu uniknięcia późniejszych negatywnych następstw. Dotyczy tylko pojazdów kolejowych podstawionych na bocznicę przez PKP CARGO S.A.
 16. Kierownik użytkownika bocznic kolejowej, określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej.
 17. Postępowania w sprawach wypadków na bocznic kolejowej prowadzi komisja kolejowa pod przewodnictwem przewodniczącego będącego przedstawicielem bocznic kolejowej z udziałem przewoźnika kolejowego uczestniczącego w wypadku lub incydencie kolejowym.

18. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu wskazują spośród osób upoważnionych, kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
19. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
20. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.
21. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu inne osoby, jeżeli udział tej osób w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
22. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
23. O zmianie, o której mowa w ww. pkt. 22, informuje się:
 - a) członków komisji kolejowej;
 - b) Prezesa UTK;
 - c) Przewodniczącego PKBWK.Zmiany w składzie komisji kolejowej, dokumentuje się w aktach postępowania.
24. Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu kolejowego, jest to proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
25. Sposób prowadzenia postępowania w sprawie zaistniałych zdarzeń (wypadków lub incydentów kolejowych) przez komisję kolejową określają postanowienia Rozdziału 4 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).
26. Komisja kolejowa:
 - a) ustala okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu;
 - b) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu;
 - c) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.
27. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może w szczególności:
 - a) dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu, w miejscu lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydentem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
 - b) analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydentem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
 - c) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;

- d) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
 - e) wnioskować o wykonanie ekspertyz;
 - f) żądać od związanych z wypadkiem lub incydem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
 - g) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydem - w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej - do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydem bądź przyczynienie się do jego powstania.
28. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
29. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.
30. Podejmując decyzje, o których mowa w ww. pkt. 29, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
- a) skutki i okoliczności wypadku lub incydem;
 - b) opinie członków komisji kolejowej;
 - c) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydem oraz
 - d) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydem.
31. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.
32. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach.
33. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
34. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:
- a) przyczyny wypadku lub incydem;
 - b) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydem i jej kategorię;
 - c) wnioski zapobiegawcze.
35. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydem, w tym:
- a) przyczynę pierwotną - stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydem;
 - b) przyczyny bezpośrednie - stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydem;

- c) przyczyny pośrednie - pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
 - d) przyczyny systemowe - związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.
36. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 5 do 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).
37. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 6 do 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).
38. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.
39. Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa przekazuje:
- a) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych - niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - b) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK - w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - c) właściwej miejscowo komendzie Policji - jeśli zachodzi taka konieczność;
 - d) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej - jeśli zachodzi taka konieczność.
40. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydem. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
41. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
42. Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.

ROZDZIAŁ XII

Wykaz adresów i numerów telefonów zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników kolejowych

Spis adresów i numerów telefonów zarządców infrastruktury kolejowej
oraz przewoźników kolejowych

Nazwa instytucji	Adres	Telefon
CARGOTOR Sp. z o.o. Biuro Ruchu Kolejowego	ul. Lubelska 13 03-802 Warszawa ul. Parkowa1 21-540 Małaszewicze	833741368
Naczelnik Działu Ruchu Kolejowego	21-540 Małaszewicze ul. Parkowa1	663293184
Dyżurny Ruchu stacji Kobyłany – Nastawnia MsD	21-540 Małaszewicze ul. Parkowa1	833741405 663293158
Dyżurny Ruchu stacji Małaszewicze	21-540 Małaszewicze ul. Parkowa1	833741402 663293195
Zespół Opieki Zdrowotnej	21-550 Terespol ul. Sienkiewicza 28	833752445
Jednostka Ratowniczo – Gaśnicza Państwowej Straży Pożarnej w Małaszewiczach	21-540 Małaszewicze ul. Kolejarzy 23	833752488
Komenda Rejonowa Policji w Terespolu	21-550 Terespol ul. Czerwonego Krzyża 3	833756210

ROZDZIAŁ XIII

Postanowienia końcowe

§ 54

Rozdzielnik regulaminu

Niniejszy regulamin opracowano w 4 / czterech / jednobrzmiących egzemplarzach, które przekazano następującym jednostkom i komórkom organizacyjnym:

Przedsiębiorstwo Usługowo – Handlowe AGROSTOP	1 egz. Nr 1
CARGOTOR Sp. z o.o.	2 egz. Nr 2, 3
Urząd Transportu Kolejowego	1 egz. Nr 4
Przewoźnicy kolejowi	3 egz. Nr 5,6,7

§ 55

Znajomość regulaminu pracy boczniczy kolejowej, przepisów i wytycznych

1. Wszystkich pracowników zatrudnionych przy czynnościach związanych z ruchem transportu kolejowego, obowiązuje znajomość przepisów, instrukcji i zarządzeń obowiązujących na terenie boczniczy w zakresie wykonywanych czynności.
2. Pracownicy stykający się bezpośrednio z pracą transportu kolejowego powinni zapoznać się z postanowieniami niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej oraz ze wszystkimi wniesionymi zmianami i uzupełnieniami.
3. Pracownicy odpowiedzialni za pracę transportu kolejowego na boczniczy powinni być zapoznani dowodnie z niniejszym Regulaminem pracy boczniczy kolejowej oraz wszystkimi zmianami i uzupełnieniami naniesionymi do niego.
4. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracy boczniczy kolejowej powinno być udokumentowane własnoręcznym podpisem pracownika z datą złożenia podpisu zgodnie z Załącznikiem Nr 1 Rozdział XIV.

§ 56

Wprowadzanie zmian i uzupełnień do Regulaminu

1. Zmiany do Regulaminu mogą być wnoszone przez użytkownika boczniczy, po uzgodnieniu przez CARGOTOR Sp. z o.o.
2. Zmiany powinny być wprowadzane na bieżąco do Regulaminu przez upoważnionego pracownika boczniczy.
3. Dozwolona jest wymiana poszczególnych kart Regulaminu lub jego załączników, jak również w przypadku większych zmian, opracowania nowych stron Regulaminu przy czym treść zmian powinna być wprowadzona do wszystkich egzemplarzy Regulaminu. Nowe karty powinny być opatrzone datą ważności.
4. Nieaktualną treść Regulaminu należy skreślić kolorem czerwonym w taki sposób, aby unieważniony zapis można było odczytać. Poprawki należy wносить czytelnie w

sposób trwały, każdą zmianę w tekście oznaczyć na marginesie strony kolejnym numerem.....w kolorze czerwonym w kółku zgodnie z numerem bieżącym wpisanym zgodnie z Załącznikiem Nr 2 Rozdział XIV.

5. Treść wprowadzonej zmiany lub uzupełnienia należy podać do wiadomości zainteresowanym pracownikom za pokwitowaniem na oddzielnym wykazie zgodnie z Załącznik Nr 3 Rozdział XIV.
6. Regulamin pracy boczniczy kolejowej powinien być utrzymany przez właściciela boczniczy w stanie aktualnym.

Regulamin pracy boczniczy kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach zawiera 70 ponumerowanych stron, a wraz z załącznikami 75 stron.

Integralną częścią Regulamin pracy boczniczy kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach, jest schemat boczniczy kolejowej oraz plan schematyczny urządzeń srk.

ROZDZIAŁ XIV

**Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.
Załączniki**

Załącznik Nr1

Wykaz pracowników którzy przyjęli treść Regulaminu pracy boczniczy kolejowej AGROSTOP
w Małaszewiczach do wiadomości i stosowania

Lp.	Nazwisko i Imię	Stanowisko	Data	Podpis
1	2	3	4	5
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				

Załącznik Nr2

Skorowidz zmian i uzupełnień wniesionych do Regulaminu pracy bocznicy kolejowej

Lp.	Zmiana lub uzupełnienie dotyczy	Na stronie Nr	Zmiana obowiązuje od dnia	Data wpisania do regulaminu	Podpis wprowadzającego
1	2	3	4	5	6
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					

Załącznik Nr3

Wykaz pracowników zapoznanych z wprowadzanymi zmianami do Regulaminu pracy
bocznicy kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach

Lp.	Nazwisko i Imię	Stanowisko	Data	Podpis
1	2	3	4	5
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				

OŚWIADCZENIE

Ja niżej podpisany zatrudniony w Przedsiębiorstwie Usługowo – Handlowe AGROSTOP Sp. z o.o. Terespolu, niniejszym oświadczam, że w dniu o godzinie przed rozpoczęciem prac manewrowych drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego na Terminalu Przeładunku Gazu, wszystkie prace związane z przeładunkiem przelewu gazu zostały przerwane.

Podpis pracownika

.....