

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
POZ BRUK SP. Z O.O. SP.JAWNA
62-090 Rokietnica, Sobota
ul. Poznańska 43.**

Użytkownik Boczniczy na stacji Kobylnica

**Uzgodniono w zakresie techniczno-ruchowym z Zarządcą
Infrastruktury Kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu ul. Aleja Niepodległości 8**

.....2017 r.....

Data i podpis

ZATWIERDZAM

.....2017 r.

data

.....

POZ BRUK Sp. z o.o. Sp. j.

Regulamin sporządzono w 6 egz.

Regulamin zawiera strony ponumerowane.

SPIS TREŚCI

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	6
1.1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.....	6
1.2. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej.....	7
1.3. Zakres obowiązywania regulaminu.....	7
1.4. Użytkownik bocznic kolejowej.....	8
1.5. Współużytkownik bocznic kolejowej.....	8
1.6. Przeznaczenie bocznic kolejowej.....	8
1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.....	8
1.8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury, z którym bocznic jest połączona lub przewoźników kolejowych obsługujących bocznic.....	8
2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	9
2.1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.....	9
2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.....	9
2.3. Lokalizacja punktów zdawczo-odbiorczych.....	9
2.4. Tory bocznicowe.....	9
2.5. Rodzaje i typ rozjazdów na bocznic, wykolejnic i ich położenie.....	11
2.6. Uzależnienie zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.....	11
2.7. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów, wykolejnic do okręgów nastawczych.....	12
2.8. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	12
2.9. Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	12
2.10. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	12
2.11. Oświetlenie bocznic.....	13
2.12. Punkty ładunkowe.....	13
2.13. Urządzenia ładunkowe.....	13
2.14. Wagi wagonowe.....	13
2.15. Bramy zakładowe.....	13
2.16. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.....	13

2.17. Lokalizacja budowli lub urządzeń , dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.....	13
2.18. Sygnały , wskaźniki i tablice.....	13
2.19. Urządzenia i środki trakcyjne.....	14
2.20. Tabor kolejowy własny i dzierżawiony oraz tabor specjalny.....	14
2.21. Środki łączności.....	14
3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO POMIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY Z KTÓRYMI BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA..	14
3.1. Zasady opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u Zarządcy infrastruktury kolejowej.....	14
4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY.....	15
4.1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową	15
4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.....	17
4.3. Masa hamująca składów manewrowych.....	17
4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	17
4.5. Ograniczenie w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	17
4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.....	18
4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządców infrastruktury kolejowej z którymi bocznica kolejowa jest połączona.....	18
5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	18
5.1. Podział bocznicy na rejony manewrowe.....	18
5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej.....	18
5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	19
5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym.....	19
5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.....	19
5.6. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.....	20
5.7. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.....	21
5.8. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	21
5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych.	21

5.10. Przetaczanie taboru kolejowego , przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.....	21
5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.....	21
5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.....	22
5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	22
6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	23
6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	23
6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.....	24
6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy	24
6.4. Ważenie wagonów	25
6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	25
6.6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie . wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	25
7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO.....	26
7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.....	26
7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkcie zdawczo-odbiorczym.....	29
8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	31
8.1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznicy.....	31
8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej.....	31
8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.....	31
8.4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.....	32
9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZADZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO.....	32
9.1. Konserwacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej boczniczy.....	32
9.2. Zabezpieczenia torów i rozjazdów przed okresem zimowym.....	32

10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY NA BOCZNICY.....	34
10.1 Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym.....	34
11. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	35
11.1. Obowiązki pracowników związanych z transportem kolejowym.....	35
11.2. Procedury przy wypadku kolejowym na torach bocznicy.....	39
11.3. Postępowanie w przypadku zaistnienia pożaru na bocznicy.....	40
11.4. Podstawowe postanowienia dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy.....	40
12. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY. KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH.....	41
12.1. Numery telefonów przydatne w bieżącej działalności bocznicy.....	41
13. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.....	41
13.1. Rozdzielnik regulaminu.....	41
13.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu.....	42
13.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.....	42
14. PRZYJĘCIE TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA	42
15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	43
16. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU.....	44
16.1. Wykaz pracowników zapoznanych z treścią regulaminu pracy bocznicy kolejowej.....	44
16.2. Plan schematyczny bocznicy kolejowej.....	45
16.3. Plan schematyczny urządzeń srk.....	46

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

- 1.1.1. Niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej POZ BRUK Sp. z o. o. Sp. jawna zwany dalej w skrócie „Regulaminem” został sporządzony na podstawie §6 ust.3 Obwieszczenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 stycznia 2015r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji Dz.U. 2015 nr 0 poz. 360 w związku z wymogiem postanowionym przez art. 18 i 19 ust.3 pkt.6 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2019 r. poz.710)
- 1.1.2. W niniejszym Regulaminie zamieszczono szczegółowe postanowienia dostosowujące do warunków miejscowych, obowiązujące i zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przepisy wewnętrzne POZ BRUK dotyczące „Instrukcja Utrzymania Infrastruktury kolejowej” POZ-1 – Decyzja Nr TTN – 500 – 101/2010 z dnia 11 czerwca 2010 (z póź. zm.), „Instrukcja organizacji i techniki pracy manewrowej POZ-9 – Decyzja Nr TTN-500-130/11 z dnia 14.09.2011 (z póź. zm.), „Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym” POZ -11 - Decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr TTN-500-132/11 z dnia 14 września 2011r. (z póź. zm.)
- 1.1.3. Treść niniejszego regulaminu jest opracowana zgodnie z obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzonego przez jej użytkownika (Dz.U. Ministra Infrastruktury z 2010 r. Nr 3 poz.8)
- 1.1.4. W niniejszym Regulaminie uwzględniono również postanowienia:
 - a. Regulaminu Technicznego stacji Kobylnica
 - b. Planu sytuacyjnego boczniczy
- 1.1.5. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio i pośrednio z eksploatacją boczniczy w tym pracowników PKP PLK S.A. oraz licencjonowanego przewoźnika kolejowego i współużytkowników.
- 1.1.6. Treść niniejszego Regulaminu opracowano pod kątem zawarcia zasadniczych postanowień regulujących wykonywanie prac transportu kolejowego i pracy manewrowej na boczniczy kolejowej przy równoczesnym założeniu gwarancji bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezpieczeństwa osobistego pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy oraz niezbędną sprawnością organizacyjną funkcjonowania tego transportu.
- 1.1.7. Właścicielem boczniczy jest PKP S.A. ,dzierżawcą PKP CARGO S.A. Nieruchomości ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, poddzierżawcą od dnia 24.08.2017 POZ BRUK Sp. z o.o. Sp. jawna, Sobota ul. Poznańska 43, 62-090 Rokietnica na podstawie „Umowy Poddzierżawy Nr. CFNS1b.0016.10.2017”.
- 1.1.8. Zasadniczym celem niniejszego regulaminu pracy boczniczy kolejowej jest:
 - a. Zabezpieczenie i usprawnienie pracy transportu kolejowego na boczniczy celem wykonywania planowych zadań produkcyjnych i wynikających z tego procesu zadań przewozowych poddzierżawcy boczniczy.
 - b. Zagwarantowanie bezpieczeństwa pracy ludzi i taboru kolejowego oraz stosowanie wytycznych i postanowień w niniejszym regulaminie.
 - c. Ujednoczenie sposobu wykonywania pracy manewrowej na boczniczy z uwzględnieniem aktualnych przepisów i instrukcji , jakie dotyczą bezpieczeństwa ruchu i pracy na boczniczy.
 - d. Utrzymanie nawierzchni torów kolejowych i urządzeń sterowania ruchu kolejowego na boczniczy w stanie odpowiednio gwarantującym stałą i poprawną eksploatację boczniczy.
 - e. Zagwarantowanie ciągłości pracy w warunkach zimowych.
 - f. Sprecyzowanie obowiązków pracowników zatrudnionych przy transporcie kolejowym na boczniczy

1.2. Podstawa prawna eksploatacji bocznicy kolejowej.

1.2.1. Świadectwo bezpieczeństwa

Użytkowanie bocznicy kolejowej odbywa się na podstawie objęcia użytkowanej bocznicy certyfikatem bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego POZ BRUK Sp. z o.o. Sp. jawna, Sobota ul. Poznańska 43, 62-090 Rokietnica na podstawie §9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. z 2015 r., poz. 1548).

1.2.2. Umowa z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym.

POZ BRUK Sp. z o.o. Sp. jawna wykonuje samodzielne przewozy towarowe bez przewozu ładunków niebezpiecznych na podstawie Certyfikatu Bezpieczeństwa – Część B z dnia 24.09.2018 wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z terminem ważności od 09.10.2018 do 09.10.2023. W celu zapewnienia płynności wytyczonych zadań przewozowych, jako użytkownik bocznicy, zawiera umowy z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi na świadczenie usług przewozu towaru transportem kolejowym z i na bocznice wraz z obsługą torów zdawczo-odbiorczych. Drużynę manewrową i pociągową przewoźnika kolejowego w czasie dokonywania obsługi bocznicy obowiązują między innymi postanowienia „Regulaminu obsługi bocznicy stacyjnej”, stanowiącego działkę 71 Regulaminu technicznego stacji Kobylnica oraz odpowiednie postanowienia „Regulaminu pracy bocznicy kolejowej” przedstawione przewoźnikowi w specjalnym wyciągu. Nakaz przestrzegania tych obowiązków może być ujęty w zawartej z przewoźnikiem kolejowym umowie.

1.2.3. Umowa na utrzymanie i konserwację urządzeń sterowania ruchem kolejowym bocznicy kolejowej „POZ BRUK Sp. z o.o. Sp. jawna” z Zakładem Linii Kolejowych w Poznaniu.

1.2.4. Podstawę techniczno-organizacyjną prowadzenia eksploatacji bocznicy stanowią:

- a) uzgodniony pod względem techniczno-ruchowym z Zakładem Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Poznaniu niniejszy Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej POZ BRUK Sp. z o.o. Sp. jawna położonej na stacji Kobylnica.
- b) regulamin obsługi bocznicy stacyjnej POZ BRUK Sp. z o.o. Sp. jawna stanowiącej działkę 71 Regulaminu Technicznego stacji Kobylnica
- c) dojazd przewoźników kolejowych z torów stacji Kobylnica na teren bocznicy na swoim terenie zapewnia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w imieniu których działa Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu ul. Aleja Niepodległości 8, 61-875 Poznań.

1.3. Zakres obowiązywania regulaminu.

Zasady i warunki określone w treści niniejszego „Regulaminu pracy bocznicy kolejowej” obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio i pośrednio z eksploatacją bocznicy, w tym pracowników przewoźników obsługujących bocznice jako kolejowy terminal towarowy. Przewoźnik kolejowy (w tym drużyny trakcyjne i manewrowe przewoźnika kolejowego) obsługujący bocznice zobowiązany jest w szczególności do przestrzegania na terenie bocznicy obowiązujących przepisów wewnętrznych użytkownika bocznicy dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy. Szczegółowe wytyczne zawarte są w odpowiednich rozdziałach niniejszego Regulaminu pracy bocznicy kolejowej. Wjazd na tory zdawczo-odbiorcze bocznicy lokomotywami, których odpowiednie parametry techniczno-eksploatacyjne odpowiadają parametrom przedstawionym w niniejszym „Regulaminie”, zapoznanie, przeszkolenie i sprawdzenie znajomości Regulaminu przez pracowników przewoźnika dokonujących obsługi bocznicy oraz manewrowania na torach zdawczo-odbiorczych bocznicy, stosowanie ustalonych prędkości jazdy manewrowych na bocznicy, maksymalnej długości składu wagonowego jaki można podstawić na tory zdawczo – odbiorcze bocznicy, sposobu zabezpieczenia przed zbiegnięciem składu wagonów, sposobu wykonywania manewrów, **podlega autoryzacji**.

Wydanie pracownikom wykonującym manewry na bocznicach dokumentacji zaświadczającej, że pracownicy Przewoźnika kolejowego obsługujący bocznicę znają postanowienia niniejszego Regulaminu pracy bocznic kolejowych dotyczące zasad i warunków bezpiecznego wykonywania obsługi bocznic jest obowiązkiem przed rozpoczęciem wykonywania samodzielnej pracy. Drużynę pociągową: manewrową i trakcyjną Przewoźnika kolejowego w czasie dokonywania obsługi bocznic obowiązują postanowienia „Regulaminu technicznego stacji Kobylnica” przedstawione Przewoźnikowi w specjalnym wyciągu z Regulaminu.

1.4. Użytkownik bocznic kolejowych.

1.4.1. Pełna nazwa bocznic – Bocznic kolejowa na stacji Kobylnica POZ BRUK Sp. z o.o. Sp. jawna, Sobota ul. Poznańska 43, 62-090 Rokietnica.

1.4.2. Nazwa bocznic POZ BRUK Sp. z o.o. Sp. jawna, Sobota ul. Poznańska 43, 62-090 Rokietnica w dalszej części niniejszego regulaminu będzie określana skróconą nazwą POZ BRUK. Skrót może być wykorzystywane we wzajemnych stosunkach pomiędzy użytkownikiem bocznic a Zarządcą infrastruktury i Przewoźnikiem kolejowym.

1.5. Współużytkownik bocznic kolejowych.

1.5.1. Bocznic POZ BRUK nie posiada stałych współużytkowników.

1.5.2. Postanowienia niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowych obowiązują również w odpowiednim zakresie współużytkowników bocznic w chwili podpisania stosownych umów dwustronnych.

1.6. Przeznaczenie bocznic kolejowych.

1.6.1. Bocznic kolejowa przeznaczona jest do:

- a) wyładunku kruszyw mineralnych z wagonów i załadunku wagonów oraz ich włączania do ruchu kolejowego **z wyłączeniem przewozu towarów niebezpiecznych**.
- b) wykonywania manewrów związanych z obsługą toru załadunkowego, wyładunkowego oraz toru zdawczo- odbiorczego.

1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.

Postanowienia niniejszego Regulaminu pracy bocznic w zakresie organizacji i techniki pracy manewrowej, utrzymania infrastruktury kolejowej oraz zasad i wymagań organizacyjnych związanych z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych na bocznicach, opracowane zostały zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych POZ BRUK zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego:

- a. „Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej POZ-1” – Decyzja nr TTN-500-101/2010 z dnia 11 czerwca 2010 (z póź. zm.).
- b. „Instrukcja organizacji i techniki pracy manewrowej POZ-9” – Decyzja nr TTN-500-130/11 z dnia 14 września 2011 (z póź. zm.).
- c. „Instrukcja określająca ogólne warunki techniczne eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych POZ-5” – Decyzja nr. DBK-501-117/11 z dnia 27.12.2011 (z póź. zm.).
- d. „Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym POZ-11” – Decyzja Prezesa Zarządu POZ BRUK z dnia 16 grudnia 2016 r.
Oznacza to, że przepisy wewnętrzne POZ BRUK jako użytkownika bocznic mają zastosowanie na całej bocznicach z wyłączeniem rozjazdów nr 14 oraz 26 odgałęziających bocznicę od toru stacyjnego nr 5, które są we władaniu Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Poznaniu.

1.8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury z którym bocznic jest połączona lub przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę

1.8.1. POZ BRUK jako licencjonowany przewoźnik stosuje przepisy wewnętrzne Zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. z którym bocznic jest połączona. Na terenie bocznic nie stosuje się przepisów wewnętrznych licencjonowanych przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

2.1.1. Bocznic kolejowa POZ BRUK na stacji Kobylnica odgałęzia się:

- na km. 7,895, od toru stacyjnego nr 5 rozjazdem nr 14,
 - na km. 8,555, od toru stacyjnego nr 5 rozjazdem nr 26
- linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, zarządzanej przez PKP PLK S.A.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

2.2.1. Bocznic POZ BRUK posiada jeden okręg nastawczy.

2.2.2. Na terenie bocznic nie ma posterunków nastawczych biorących udział w przygotowaniach jazd manewrowych. Natomiast dla wjazdu i wyjazdu pociągów na i z terenu bocznic bierze udział dyżurny ruchu nastawni „Ko” stacji Kobylnica.

2.3. Lokalizacja punktów zdawczo – odbiorczych.

2.3.1. Punkt zdawczo odbiorczy usytuowany jest na torze 7. Tor zdawczo – odbiorczy leży w poziomie od początku bocznic (od rozjazdu nr 15) do km. 8,200, następnie wzniesienie 1,9 ‰ do końca bocznic (rozjazdu nr 25). Tor zdawczo odbiorczy oznaczono tablicami z napisem „Punkt – zdawczo-odbiorczy”. Odległość punktu zdawczo – odbiorczego od rozjazdu odgałęziającego bocznicę wynosi 200 m.

2.4. Tory bocznicowe.

2.4.1. Numeracja i przeznaczenie eksploatacyjne torów bocznic wraz z określeniem ich długości ogólnej i użytecznej oraz pojemność torów podano w tabeli poniżej.

Numer toru	Nazwa przeznaczenie toru	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł.14m
		od	do	ogólna	od	do	użyteczna	
7	zdawczo – odbiorczy	PR 15	KR 25	613	U 15	U25	497	35
9	odstawczy	PR 16	PR 21	417	U 16	U25	350	25
9a	ładunkowy – wyładunkowy	PR 16	KO	68	U 16	Z1	14	1
9b	ładunkowy – wyładunkowy	PR 21	KR 25	156	PR 21	U 25	85	6
11	ładunkowy - wyładunkowy	PR 16	PR 21	416	U 16	U 21	350	25
OGÓŁEM		-	-	1670	-	-	1296	92

PR – początek rozjazdu, KR – koniec rozjazdu, U – ukres rozjazdu, KO – koziół oporowy,
Z1 – tarcza zaporowa

2.4.2. Parametry techniczne torów boczniczy dotyczące typu nawierzchni, minimalnych promieni łuków, prędkości technicznej, dopuszczalnego nacisku osi na tor i inne dane techniczno - eksploatacyjne.

Nr toru	nazwa przeznaczenie toru	typ nawierzchni	minimalny promień łuku toru	maksymalna prędkość techniczna jazdy po torze w	dopuszczalny nacisk osi na tor (kN)	Rodzaj toru	Tor	
							izolację torowa	posiada Urządzenie do zwalniania przedbiegów
7	odstawczy	S49	R=190	10	221 KN	klasyczny	tak	nie
9	manewrowy, zdawczo- odbiorczy	S49	R=190	10			nie	nie
9a	ładunkowy - wyładunkowy	S49	R=190	5			nie	nie
9b	ładunkowy - wyładunkowy	S49	R=190	10			nie	nie
11	ładunkowy - wyładunkowy	S49	R=190	10			nie	nie

2.4.3. Zestawienie danych techniczno-eksploatacyjnych boczniczy.

- tory bocznicowe zbudowane są z szyn typu S49 na podkładach drewnianych/betonowych na podsypce tłuczniowej.
- zastosowane rozjazdy typu S49, na podrozjazdnicach strunobetonowych/drewnianych oraz podsypce tłuczniowej
- ogólna długość torów boczniczy wynosi1670,00 m
- długość użyteczna torów boczniczy wynosi1296,00 m
- minimalne promienie łuków na boczniczy R=190 m
- maksymalne pochylenie torów bocznicowych1,90 ‰
- maksymalna pojemność torów boczniczy119 wagonów o długości 14,00 m
- normalna pojemność torów bocznicowych92 wagony o długości 14,00 m

2.4.4. Wytrzymałość nawierzchni boczniczy określona dla prędkość 10 km/h jest dopuszczalnym naciskiem na oś pojazdów kolejowych wynoszącym 221 KN.

2.4.5. Prędkość techniczna podana w tabeli oznacza maksymalną dopuszczalną prędkość jazd dla pojazdów kolejowych dla których dopuszczono tory boczniczy do eksploatacji, przy zachowaniu wymaganych dla tych torów parametrów technicznych. Prędkość ta nie jest jedyną prędkością określoną dla jazd manewrowych. Zestawienie prędkości jazd manewrowych przedstawiono w Tabeli 5.2.6.

2.4.6. Pochylenia podłużne torów bocznic zostały przedstawione w tabeli poniżej:

Numer toru	Rodzaj pochylenia podłużnego toru wg kilometracji	Wielkość pochylenia w ‰	Na długości w metrach
7	Wzniesienie od km 8.200	1.90	310 m
9	Wzniesienie od km 8.200	1.90	185 m
9a	Poziom	0.00	47 m
9b	Wzniesienie od km 8.200	1,90	120 m
11	Wzniesienie od km 8.200	1,90	190 m

2.5. Rodzaje i typ rozjazdów na bocznic, wykolejnice i ich położenie.

2.5.1. Parametry techniczne dotyczące rozjazdów znajdujących się na bocznic zostały przedstawiane w tabeli:

I.p.	rozjazdu Numer	Rodzaj rozjazdu	Typ szyny	Promień	Skos rozjazdy	Podrozjezdnie	Podsypka	(m) Długość rozjazdu	Rodzaj iglic	Rodzaj zamknięcia nastawczego
1.	Rz 15	Rozjazd zwyczajny lewy	S49	190	1:9	DREWNO	TŁUCZEŃ	33.230	sprężyste	suwakowe
2.	Rkpd 16 a/ b	Rozjazd krzyżowy podwójny	S49	190	1:9			33.230	sprężyste	suwakowe
3.	Rkpd 16 c/ d	Rozjazd krzyżowy podwójny	S49	190	1:9			33.230	sprężyste	suwakowe
4.	Rz 21	Rozjazd zwyczajny lewy	S49	190	1:9	DREWNO		33.230	sprężyste	suwakowe
5.	Rz 25	Rozjazd zwyczajny prawy	S49	190	1:9			33.230	sprężyste	suwakowe

2.6. Uzależnienie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic

2.6.1. Na terenie bocznic nie ma zwrotnic rozjazdów uzależnionych między sobą za pomocą zamków zwrotnicowych.

2.7. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów, wykolejnic do okręgów nastawczych.

2.7.1. Bocznicą POZ BRUK stanowi jeden okręg nastawczy i jeden rejon manewrowy. Do okręgu nastawczego należą rozjazdy wymienione w tabeli. Okręg nastawczy bocznicą POZ BRUK obejmuje rozjazdy wymienione w tabeli.

2.7.2. Określenie położenia zasadniczych rozjazdów i wykolejnic znajdujących się na terenie bocznicą wraz z określeniem sposobu obsługi danej zwrotnicy przedstawiono w tabeli:

stawczego Nazwa okręgu	olejnicylub Numer rozjazdu	zjazdyPołożenie zasadnicze	cznySposób przedstawiania zwrotnicy” r ręczny	lub przedstawianiaObowiązek	o zwrotnicy Przystosowanie	latarnięWypożyczenie rozjazdu lub	znikamiCzy jest oświetlenie
bocznicy nastawczy Okręg	15	Na tor 9	„r”	Drużyna manewrowa	nie	tak	nie
	16	Na tor 9a, 9	„r”	Drużyna manewrowa	nie	tak	nie
	21	Na tor 9b	„r”	Drużyna manewrowa	tak	tak	nie
	25	Na tor 7	„r”	Drużyna manewrowa	tak	tak	nie

2.8. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

2.8.1. Urządzeniami srk na terenie bocznicą są: tarcze manewrowe Tm13 i Tm21 oraz wykolejnica Wk11.

2.8.2. Kierujący manewrami przewoźnika lub bocznicą jest odpowiedzialny za śledzenie prawidłowości działania urządzeń srk w celu zapewnienia całkowitego bezpieczeństwa ruchu składów manewrowych w granicach okręgu nastawczego bocznicą

2.8.3. Nie wolno przestawiać zwrotnic:

- a. pod pojazdami kolejowymi
- b. bezpośrednio pod jadącym taborem

2.8.4. Przekładanie zwrotnic ręcznych dokonywane jest przez drużynę manewrową przewoźnika.

2.8.5. Wszystkie zwrotnice obsługiwane ręcznie przez drużynę manewrową przewoźnika posiadają przeciwwagi. Wszystkie przeciwwagi pomalowane są na dwie części: część biała i część czarna. Kolor biały wskazuje zasadnicze położenie zwrotnicy, a na latarni zwrotnicowej występuje wtedy biały prostokąt, kolor czarny wskazuje stan przełożony rozjazdu, a na latarni zwrotnicowej występuje biała strzała lub kreska.

2.9. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

2.9.1. Na terenie bocznicy POZ BRUK w Kobylnicy nie ma obiektów inżynieryjnych.

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

2.10.1. Na terenie bocznicy nie ma przejść i przejazdów kolejowych

2.11. Oświetlenie bocznicy

2.11.1. Teren bocznicy oświetlony jest elektrycznie dla wykonywania pracy manewrowej w porze ciemnej i w czasie ograniczonej widoczności punktami świetlnymi.

2.11.2. Bocznicza jest oświetlona elektrycznie oprawami oświetleniowymi zamontowanymi na słupach.

2.11.3. Oświetlenie bocznicy jest sterowane automatem zmierzchowym.

2.11.4. Kierujący manewrami bocznicy zobowiązany jest do bieżącego zgłaszania wszelkich braków w oświetleniu.

2.11.5. Bocznicza nie posiada oświetlenia zastępczego, w razie awarii oświetlenia elektrycznego.

2.12. Punkty ładunkowe

2.12.1. Na terenie bocznicy nie ma magazynów.

2.12.2. Na terenie bocznicy przy torze 11 znajduje się plac o długości 450 mb, który służy do załadunku lub rozładunku wagonów.

2.12.3. Na terenie bocznicy nie ma ramp ładunkowych.

2.13. Urządzenia ładunkowe.

2.13.1 Bocznicza posiada sprzęt mechaniczny kołowy do czynności za/wyładunkowych z wagonów

2.14. Wagi wagonowe.

2.14.1. Na terenie bocznicy nie ma wagi wagonowej.

2.15. Bramy zakładowe.

2.15.1. Teren bocznicy jest ogrodzony lecz nie posiada bramy kolejowej.

2.16. Skrajnie budowli taboru oraz skrajniki.

2.16.1. Tory bocznicy posiadają skrajnię budowli PN – 69K – 02057.

2.16.2. Na terenie bocznicy nie ma zabudowań skrajników.

2.17. Lokalizacja budowli i urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

2.17.1. Na terenie bocznicy nie występuje brak przepisowej skrajni.

2.17.2. Budowle znajdujące się przy torach bocznicy mieszczą się w wymaganej skrajni budowlanej.

2.18. Sygnały, wskaźniki i tablice.

2.18.1. Bocznicza nie posiada semaforów.

Na terenie bocznicy zainstalowana jest tarcza manewrowa świetlna Tm13 umieszczona z prawej strony toru 7.

2.18.2. Tarcza zaporowa kształtowa, nieoświetlona w porze ciemnej, wskazująca stale sygnał Z1 „Stój” znajdują się na zakończeniu toru nr 9a z prawej strony toru patrząc w kierunku jazdy w miejscu gdzie rozpoczyna się odcinek zasypany piaskiem.

2.18.3. Wskaźniki „W-17” (tzw. słupki ukresowe) oznaczające granice bezpieczeństwa pozostawienia taboru na torach, znajdują się na miejscach zbiegania się torów przy wszystkich rozjazdach.

- 2.18.4. Na zwrotnicach rozjazdów umieszczone są wskaźniki zwrotnicowe „Wz” oznaczające kierunek jazdy przez przestawioną zwrotnicę rozjazdu w postaci tarcz lub strzałek(w porze ciemnej nie oświetlone)
- 2.18.5. Tablice z napisem „punkt zdawczo-odbiorczy” ustawione są przy torze nr 7 bocznicy z prawej strony patrząc w kierunku jazdy do stacji Biskupice, oraz z lewej strony patrząc w kierunku nastawni „Ko”.
- 2.18.6. Wskaźniki „W-4” – na terenie bocznicy – nie ma wskaźników „W-4”

2.19. Urządzenia i środki trakcyjne.

- 2.19.1. Użytkownik bocznicy POZ BRUK nie posiada własnych środków trakcyjnych na bocznicy
- 2.19.2. Na terenie bocznicy. nie ma garażu lokomotyw.

2.20. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor specjalny.

- 2.20.1. POZ BRUK posiada tabor kolejowy własny:
lokomotywa BR232-003, lokomotywa 401Da-436, wagony towarowe węglarki rodzaju Eaos sztuk 40.
- 2.20.2. Przewoźnik POZ BRUK w Kobylnicy nie posiada i nie dzierżawi specjalnego taboru kolejowego, ani środków i urządzeń do jego utrzymania.

2.21. Środki łączności.

- 2.21.1. Na bocznicy do dyspozycji kierownictwa, drużyny pociągowej, drużyny manewrowej bocznicy oraz innych pracowników biorących udział w procesie przewozowym stosowana jest komórkowa sieć łączności telefonicznej.
- 2.21.2. Drużyna manewrowa i lokomotywowa na bocznicy wyposażona jest w radiotelefony przenośne typ Motorola GP360 VHF, które służą pomocniczo do wykonywania pracy manewrowej. Za stan techniczny oraz sprawność (ładowanie baterii) przydzielonych radiotelefonów odpowiedzialny jest jego użytkownik. Sieć radiotelefoniczna nie stanowi podstawy do wykonywania pracy manewrowej na bocznicy, lecz jest jej uzupełnieniem. Wszelkie ruchy manewrowe wykonywane są na podstawie sygnałów manewrowych (wzrokowych i akustycznych) podawanych przez kierującego pracą manewrową, drużynę manewrową i maszynistę lokomotywy.

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO POMIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY Z KTÓRYMI BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA.

3.1. Zasady opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.

- 3.1.1. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą a torami PKP PLK S.A. jako zarządcy infrastruktury, z którego torami bocznicą jest połączona przedstawione w niniejszym Regulaminie, zostały opracowane również w oparciu o przepisy wewnętrzne PKP PLK S.A. zatwierdzone decyzjami Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, a mianowicie w oparciu o „Ir-1 (R-1) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów”, „Ir-9 Instrukcję o technice wykonywania manewrów”, „Ir-8 Instrukcję o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym”. Treść niniejszego „Regulaminu pracy bocznicy uwzględniająca postanowienia Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzonego przez jej użytkownika (Dz. Urz. Ministra Infrastruktury z 2010r. nr 3 poz.8) Przy opracowaniu niniejszego Regulaminu pracy bocznicy uwzględniono również postanowienia ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzeń wydanych na podstawie delegacji w niej określonych, planu sytuacyjnego bocznicy sporządzonego przez uprawnionego geodetę; regulaminu technicznego stacji

Kobylnica na terenie której umiejscowiona jest bocznicą, umów na podstawianie i zabieranie wagonów na i z bocznicą zawartych z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi. Zasady i warunki określone w treści niniejszego „Regulaminu pracy bocznicą kolejową POZ BRUK” obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio i pośrednio z eksploatacją bocznicą, w tym pracowników przewoźników obsługujących bocznicę jako kolejowy terminal towarowy. Obsługa bocznicą odbywa się na zasadzie jazd manewrowych. Wjazd składu manewrowego na bocznicę z toru stacyjnego wyznaczonego przez dyżurnego ruchu nastawni „Ko” odbywa się następująco: Kierujący manewrami z ramienia licencjonowanego przewoźnika kolejowego uzgadnia obsługę z przedstawicielem bocznicą. Po uzgodnieniu obsługi licencjonowany przewoźnik zgłasza radiotelefonicznie dyżurnemu ruchu stacji Kobylnica, potrzebę obsługi bocznicą „POZ BRUK”. Dyżurny ruchu stacji Kobylnica po uzgodnieniu sposobu wykonania manewrów z kierującym manewrami, jeżeli nie ma żadnych przeszkód do jazdy, układa drogę przebiegu na tor dojazdowy do bocznicą. Jeżeli wjazd na tory bocznicowe uzgodniono od strony posterunku Biskupice zdejmując z toru wykolejnicę Wk11 umożliwiając jazdę na bocznicę i obsługuje z pulpitu nastawczego odpowiedni sygnalizator, w zależności z jakiego toru ma odbyć się jazda, wyświetlając sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”. Za właściwe ułożenie i obserwację drogi przebiegu na torach bocznicą odpowiada kierujący manewrami licencjonowanego przewoźnika. Skład podstawiany na bocznicę jest pchany pojazdem trakcyjnym przewoźnika lub ciągnięty, a kierujący manewrami znajduje się na stopniu pierwszego wagonu jeżeli skład manewrowy jest pchany. Z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo – odbiorczego nr 7, jednorazowo można podstawiać skład o długości całkowitej 497 metrów. W przypadku wjazdu składu manewrowego na tor 9 lub 11 dopuszcza się podstawienie jednorazowo składu manewrowego o długości 350 metrów. Wyjazd składu manewrowego z bocznicą odbywa się następująco: o zamiarze wyjazdu składu manewrowego lub lokomotywy manewrowej luzem z bocznicą kierujący manewrami przewoźnika kolejowego informuje przez radiotelefon dyżurnego ruchu stacji Kobylnica, który po przygotowaniu drogi przebiegu, wyświetla na tarczy manewrowej „Tm 13” lub „Tm 21” sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” i zezwala na wyjazd z bocznicą składu manewrowego lub lokomotywy manewrowej luzem na tory stacyjne. Dalsza jazda manewrowa odbywa się po ułożeniu drogi przebiegu przez dyżurnego ruchu stacji Kobylnica. Nastawiania zwrotnic ręcznych dla jazd manewrowych dokonuje kierujący manewrami osobiście lub na jego polecenie – manewrowy, przed podaniem maszyniście lokomotywy sygnału na jazdę manewrową ustawiacz powinien sprawdzić prawidłowość ustawienia drogi przebiegu.

Po dokonaniu czynności wyładunkowych lub załadunkowych Kierownik manewrów zgłasza gotowość wyjazdu z bocznicą dyżurnemu ruchu stacji Kobylnica. Jeżeli nie ma żadnych przeszkód do jazdy, dyżurny ruchu układa drogę przebiegu na tor stacyjny.

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

- 4.1.1. Przewoźnik kolejowy dokonuje obsługi bocznicą składem manewrowym z lokomotywą trakcji spalinowej. Wagony dla właściciela bocznicą podstawione są lokomotywą przewoźnika na punkt zdawczo-odbiorczy bocznicą, a stamtąd lokomotywą przewoźnika bezpośrednio na punkty wyładunkowe, załadunkowe.
- 4.1.2. Podstawianie i zabieranie wagonów na i z bocznicą może odbywać się za jedną jazdą do obsługi bocznicą.
- 4.1.3. Z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo - odbiorczego nr 7, skład manewrowy nie może być dłuższy niż 497 m. Dopuszcza się przyjęcia na bocznicę kilku składów manewrowych, których łączna długość nie przekracza 1296 m, pod warunkiem, iż obsługi bocznicą dokonuje ten sam przewoźnik kolejowy.
- 4.1.4. O planowanej obsłudze bocznicą przedstawiciel Przewoźnika powiadamia Kierownika, (spedytora) bocznicą POZ BRUK.

- 4.1.5. Po wjeździe skład manewrowy musi zatrzymać się w zakresie torów 7 i 9, bocznic na wysokości tablicy punkt zdawczo - odbiorczy. Po zatrzymaniu się składu pociągu, skład musi być zahamowany hamulcem zespolonym, po czym kierujący manewrami lub inny uprawniony pracownik przewoźnika po omówieniu pracy manewrowej z maszynistą układu drogę przebiegu dla dalszych manewrów. Po zjeździe spedytor bocznic przystępuje do przyjęcia pociągu pod względem techniczno-handlowym. Załadunek i wyładunek wagonów odbywa się na torach 11,9a i 9b. Postępowanie przy wagonach gotowych do zabrania z bocznic: uprawniony pracownik przewoźnika przystępuje do wykonania wymaganej próby hamulca i oględzin technicznych wagonów oraz innych przewidzianych czynności przed wyjazdem pociągu. Po otrzymaniu akceptacji dyżurnego ruchu stacji Kobylnica, kierujący manewrami układu drogę przebiegu dla manewrów. Po usunięciu płóz spod kół wagonów i odkręceniu użytych do zabezpieczenia przed zbiegnięciem hamulców ręcznych, ułożeniu drogi przebiegu podaje maszyniście sygnał zezwalający na jazdę manewrową. Po zjeździe składu manewrowego na tor stacyjny maszynista pociągu zgłasza przez radiotelefon gotowość pociągu do odjazdu zgodnie z postanowieniami Regulaminu Technicznego stacji Kobylnica.
- 4.1.6. Teoretyczna maksymalna pojemność bocznic wynosi 119 wagonów o długości 14m.
- 4.1.7. Normalna pojemność bocznic wynosi 92 wagony o długości 14m.
- 4.1.8. Za podstawową metodę wykonywania pracy manewrowej na terenie bocznic uznaje się metodę odstawiania wagonów (tzw. sposób odstawczy), polegający na przestawieniu taboru za pomocą spalinowej lokomotywy manewrowej na określony tor (miejsce) i odczepienie danej grupy pojazdów po zatrzymaniu lokomotywy. Odrzucenie wagonów na wszystkich torach bocznic, w tym na torach zdawczo-odbiorczych jest zabronione. W każdym przypadku, kiedy wykonanie ruchu manewrowego zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu kolejowego, maszyniście nie wolno wykonać polecenia kierującego manewrami.
- 4.1.9. Obsługa bocznic przez przewoźnika dokonana jest zgodnie z postanowieniami Regulaminu Technicznego stacji Kobylnica i niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowej.
- 4.1.10. Obsługa bocznic tj. ilość i czas dokonywania przez przewoźnika kolejowego może być dokonywana zgodnie z zawartą dwustronną umową bocznicową. Bocznic może być obsługiwana w okresie całego roku.
- 4.1.11. Podczas obsługi bocznic przez przewoźnika, kierującym manewrami jest uprawniony pracownik przewoźnika.
- 4.1.12. Na bocznic obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie w danym rejonie manewrowym może pracować tylko jedna lokomotywa.
- 4.1.13. Kierujący manewrami na bocznic, przed rozpoczęciem jazd manewrowych, powinien ustalić plan pracy manewrowej do wykonania i zapoznać z nim maszynistę i manewrowego.
- 4.1.14. Wagony zabierane lub podstawiane z torów zdawczo-odbiorczych bocznic na poszczególne punkty ładunkowe są ciągnięte lub pchane. Na czole pchanego składu manewrowego jedzie kierujący manewrami lub wyznaczony przez niego manewrowy, który bacznie obserwuje przedpole jazdy i zachowuje łączność z maszynistą lokomotywy.
- 4.1.15. Podczas manewrów lokomotywa manewrowa nie może znajdować się w środku przetaczanych wagonów
- 4.1.17. Wagony stojące na torach bocznic powinny być sprzęgnięte ze sobą na sprzęgi śrubowe i zahamowane hamulcem ręcznym w ilości obowiązującej i zabezpieczone płozami hamulcowymi, które należy podłożyć pod skrajne koła skrajnych wagonów.
- 4.1.18. Za prawidłowe zabezpieczenie wagonów podstawionych na tory zdawczo-odbiorcze bocznic odpowiedzialny jest kierujący manewrami przewoźnika kolejowego, lecz wykonanie samego zabezpieczenia może zlecić uprawnionemu pracownikowi.

- 4.1.19. Za zabezpieczenie wagonów na poszczególnych miejscach ładunkowych odpowiedzialny jest kierujący manewrami.
- 4.1.20. Podczas zabierania wagonów z torów zdawczo-odbiorczych lub torów bocznicowych przed daniem sygnału zezwalającego na jazdę, kierujący manewrami przewoźnika, lub na jego polecenie manewrowy zobowiązany jest usunąć płozy hamulcowe spod kół wagonów i odłożyć je na odpowiednie stojaki oraz odhamować ręcznie hamulce wagonowe (jeżeli były użyte do zabezpieczenia składu pojazdów kolejowych)
- 4.1.21. Wyjazd lokomotywy manewrowej poza teren bocznicowy oraz wjazd na tory PKP PLK S.A. bez zgody dyżurnego ruchu stacji Kobylnica jest zabroniony.
- 4.1.22. Bocznicowa posiada możliwości i warunki techniczne do przyjmowania i rozładunku wagonów z przesyłkami nadzwyczajnymi, w tym o przekroczonej skrajni, jak i załadunku i nadawania do przewozu wagonów z przesyłkami nadzwyczajnymi.
- 4.1.23. Podczas przetaczania wagonów z przesyłką nadzwyczajną, w pobliżu punktów ładunkowych, przy których pracują ludzie, należy zachować szczególną ostrożność i powiadomić kierującego ekipą ładunkową o zamiarze wykonania takich manewrów.
- 4.1.24. Podczas manewrów z wagonami załadowanymi przesyłkami nadzwyczajnymi należy zastosować szczególne środki ostrożności, jak np. zmniejszenie prędkości, unikanie szarpania, nagłego hamowania.
- 4.1.25. Zagadnienia związane z organizacją i bezpieczeństwem przewozu przesyłek nadzwyczajnych określone są w przepisach wewnętrznych przewoźnika POZ BRUK.

4.2. Liczba obsługa i czas ich wykonania.

- 4.2.1. Bocznicowa jest czynna w pełnym zakresie a jej obsługa przez przewoźnika może być dokonywana zgodnie z zawartą dwustronną umową.
- 4.2.2. W przypadku wzrostu lub spadku przewozów, bocznicowa może zmienić czas pracy dostosowując go do występujących potrzeb eksploatacyjnych.
- 4.2.3. Podstawienia wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy bocznicowy i ich zabierania z niej wagonów dokonuje uprawniona obsługa licencjonowanego przewoźnika.
- 4.2.4. Licencjonowany przewoźnik kolejowy dokonuje podstawienia wagonów na bocznicę i ich zabrania z niej, swoimi lokomotywami wg. planu obsługi ustalonego przez przewoźnika i uzgodnionego z właścicielem bocznicowy, lub dokonuje obsługi bocznicowy w ramach Indywidualnego rozkładu jazdy.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych.

- 4.3.1. Ze względu na występujący profil podłużny torów (maksymalne pochylenie wynoszące do 1,90 ‰) składy manewrowe podstawiane na bocznicę i z niej zabierane powinny mieć zapewnione 10% wymaganej masy hamującej. Podczas każdej jazdy składu manewrowego z torów bocznicowy jak i odwrotnie na tory stacyjne, cały skład manewrowy powinien być hamowany hamulcem zespolonym.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

- 4.4.1. Wytrzymałość nawierzchni bocznicowy określona dla prędkości 10 km/h jest dopuszczalnym naciskiem na oś pojazdów kolejowych wynoszącym 221kN.

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

- 4.5.1. Na tory bocznicowy mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych i osobowych bez podróźnych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A., które nie przekraczają dopuszczalnego nacisku określonego w pkt. 2.4.4. niniejszego regulaminu. Nie ma ograniczeń co do jazd pojazdów kolejowych różnych typów po torach bocznicowy z uwagi na zabudowane na bocznicowy typy szyn i rozjazdów oraz promienie łuków torów. Na tory bocznicowy mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. jak i innych

zarządców infrastruktury kolejowej. Na bocznicach nie ma ograniczeń dotyczących dopuszczalnego rozstawu skrajnych osi wagonów. Przewoźnik kolejowy może dokonać obsługi manewrowej bocznic wyłącznie pojazdami kolejowymi, na które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Warunkiem dopuszczenia każdego pojazdu kolejowego z napędem do eksploatacji na bocznicach jest posiadanie ważnego świadectwa sprawności technicznej.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej.

4.6.1. Jazdy lokomotyw przewoźników kolejowych dokonujących obsługi torów zdawczo-odbiorczych bocznic dozwolone są po uzyskaniu autoryzacji lub pod nadzorem kierującego manewrami uprawnionego pracownika POZ BRUK.

4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządców infrastruktury kolejowej z którymi bocznic jest połączona.

4.7.1. Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury jest dozwolony POZ BRUK jest licencjonowanym przewoźnikiem.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

5.1. Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe.

5.1.1. Bocznic stanowi jeden rejon manewrowy. Zasady pracy manewrowej przy użyciu lokomotywy przewoźnika opisano w treści niniejszego regulaminu.

5.1.2. Pojazdy trakcyjne nie biorące udziału w wykonywaniu pracy manewrowej muszą być na ten czas unieruchomione i zabezpieczone przed samoczynnym uruchomieniem.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej

5.2.1. Manewry należy wykonywać z prędkością gwarantującą bezpieczeństwo ludzi, taboru i ładunku.

5.2.2. Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosować do obiektywnie istniejących warunków na bocznicach, a w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.

5.2.3. Prędkość maksymalna dla jazd manewrowych na bocznicach w warunkach dobrej widoczności wynosi 10 km/h.

5.2.4. Zachowanie nakazanej prędkości jazdy manewrowej w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej na bocznicach.

5.2.5. Manewry należy prowadzić z zachowaniem wszelkich środków ostrożności a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody, niebezpieczeństwa lub zagrożenia, można było prędkość danej jazdy manewrowej niezwłocznie zredukować do bezpiecznej albo zatrzymać manewrujący pojazd.

5.2.6. Zestawienie prędkości jazd manewrowych na bocznicach w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów przedstawiono w tabeli .

I.p.	Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej	Największa dozwolona prędkość jazdy po torach bocznic
1.	Podstawowa prędkość jazd manewrowych na terenie bocznic	10 km/h
2.	Gdy lokomotywa pcha wagony z wyłączeniem wjazdu na tor 9a na którym obowiązuje prędkość 5 km/h.	10 km/h

3.	Z wagonami oznaczonymi nalepkami informacyjnymi o szczególnym postępowaniu z nimi w czasie przewozu	5 km/h
4.	Składem manewrowym wagonami naprzód, w sytuacji gdy jest on poprzedzany przez manewrowego, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie	5 km/h
5.	Z wagonami załadowanymi ładunkami wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce lub ładunkami o przekroczonej skrajni	5 km/h
6.	Przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru	3 km/h
7.	Przy torze obok którego pracują ludzie	3 km/h
8.	Wykonywanych w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności oraz występującej zamieci śnieżnej, gołoledzi itp.	3 km/h

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

5.3.1. Ze względu na warunki lokalne i specyfikę pracy – odrzucanie wagonów na wszystkich torach bocznic, jest zabronione.

5.3.2. Za podstawową metodę wykonywania pracy manewrowej na bocznicach uznaje się wykonywanie manewrów metodą odstawczą przy użyciu lokomotywy manewrowej.

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotywy) w składzie manewrowym.

5.4.1. Podczas wykonywania manewrów na torach bocznic, lokomotywa powinna znajdować się na końcu lub początku składu manewrowego.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotywy.

5.5.1. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i ciąglowych na wsporniki na terenie bocznic, oraz na torach zdawczo-odbiorczych należy do obowiązków kierującego manewrami lub na jego polecenie manewrowego.

5.5.2. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty z sobą i z lokomotywą manewrową.

5.5.3. Czynności sprzęgania lub rozprzęgania pojazdów kolejowych można wykonać tylko podczas ich postoju. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem ułatwienia sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia.

5.5.4. Przy wchodzeniu pomiędzy pojazdy kolejowe dla dokonania ich sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia należy zachować szczególną ostrożność, należy schylić się poniżej zderzaka chwytając ręką uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy pojazdu kolejowego. W szczególności zabrania się wchodzenia pomiędzy wagony w pozycji wyprostowanej, przy dojeżdżaniu manewrującego taboru do stojących wagonów.

5.5.5. Drużyna manewrowa i maszynista lokomotywy zobowiązani są do przestrzegania zasad bezpieczeństwa osobistego i wykonywanej pracy manewrowej. Wejście kierującego manewrami lub manewrowego pomiędzy tabor oraz wyjście spośród taboru może nastąpić dopiero po całkowitym zatrzymaniu składu manewrowego. Czynność wchodzenia kierującego manewrami lub manewrowego pomiędzy wagony i wychodzenia spośród wagonów musi być dokonywana za wiedzą maszynisty lokomotywy pracującej na bocznicach. Maszyniście lokomotywy manewrowej nie wolno uruchomić taboru manewrowego do momentu wyjścia spośród wagonów kierującego manewrami lub manewrowego sprzęgającego, bądź rozprzęgającego tabor.

5.5.6. Podczas łączenia pojazdów kolejowych w składzie manewrowym w pierwszej kolejności połączyć sprzęgi śrubowe, zakładając na hak sprzęg ciąglowy i odpowiednio go skrócić, a następnie zdjąć ze wsporników i połączyć sprzęgi hamulcowe, po czym otworzyć kurki powietrzne przewodów hamulcowych.

- 5.5.7. Po rozłączeniu pojazdów kolejowych w pierwszej kolejności należy zamknąć kurki powietrzne przewodów hamulcowych, przy czym najpierw należy zamknąć kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego i następnie dokonać rozłączenia przewodów (węży hamulcowych). Dopiero po wykonaniu tych czynności można przystąpić do luzowania i rozłączenia sprzęgów śrubowych pojazdów kolejowych.
- 5.5.8. Rozłączone sprzęgi hamulcowe sprzęganych pojazdów kolejowych powinny być zawieszony na wsporniki. Czynność tą można wykonać tylko po całkowitym zatrzymaniu się taboru.
- 5.5.9. Kierujący manewrami lub manewrowy, (inny uprawniony pracownik) nie powinien być dłużej pomiędzy pojazdami kolejowymi, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
- 5.5.10. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania manewrów) przy czym lokomotywa wykonująca manewry powinna być sprzęgnięta z pierwszym wagonem w ten sposób, aby ich zderzaki stykały się ze sobą.
- 5.5.11. Zabrania się sprzęgania pojazdów kolejowych, jeżeli pojazdy te znajdują się w ruchu, sprzęgania i rozprzęgania toczącego się taboru ze stopni znajdujących się na tym taborze lub pomostów hamulcowych wagonów.
- 5.5.12. W trakcie sprzęgania i rozprzęgania wagonów należy zwracać szczególną uwagę na prawidłowy sposób chwywania i trzymania sprzęgów wagonowych. Czynności sprzęgania i rozprzęgania taboru należy wykonać w rękawicach ochronnych wzmocnionych skórą. Zarzucanie pałaka sprzęgu na hak wagonu łączonego powinno być dokonywane możliwie szybko, a ręce natychmiast powinny być usunięte z zagrożonej strefy; pałak sprzęgu należy trzymać w dolnej jego części, przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałaka. Zdejmowanie pałaka sprzęgu z haka zarzutnego należy dokonać w kolejności odwrotnej zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg dokonującemu rozprzęgania uprawnionemu pracownikowi.
- 5.5.13. Kierujący manewrami lub manewrowy podczas wykonywania manewrów powinien być ustawiony zasadniczo po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko maszynisty.
- 5.5.14. W przypadku wykonywania czynności sprzęgania lub rozprzęgania taboru przez kierującego manewrami lub manewrowego, przebieg tych czynności powinien być nadzorowany przez maszynistę lokomotywy manewrowej aż do momentu zupełnego wyjścia pracownika wykonującego te czynności pomiędzy wagonów i podania przez niego odpowiedniego sygnału na wykonanie ruchu manewrowego przetaczanym składem wagonów.

5.6. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

- 5.6.1. Użytkownik boczniczy zatrudnia do wykonywania prac manewrowych jedną drużynę manewrową i lokomotywową.
- 5.6.2. Podstawowym składem drużyny manewrowej na boczniczy jest kierujący manewrami, któremu może być przydzielony manewrowy. Dopuszcza się do wykonywania manewrów przez inne uprawnione osoby np. maszynista pojazdu trakcyjnego, kierownik pociągu, maszynista-instruktor.
- 5.6.3. Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów powinni używać w czasie pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego. Pracownicy drużyny manewrowej w czasie wykonywania pracy manewrowej powinni posiadać przy sobie : chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową; gwizdek; hełm i rękawice ochronne, przy czym hełm kierującego manewrami powinien być oznaczony czerwonym paskiem przebiegającym od czoła do tyłu; nałożoną na siebie kamizelką ostrzegawczą z elementami odblaskowymi; pomocniczo radiotelefon przenośny.

5.7. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

5.7.1. Drużyna trakcyjna obsługująca bocznice składa się z maszynisty.

5.7.2. Maszynista lokomotywy manewrowej powinien w czasie pracy używać przydzielonych mu środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego. Maszynista powinien posiadać przy sobie dokument uprawniający go do wykonywania czynności maszynisty – prawo kierowania pojazdem kolejowym. Na lokomotywie w czasie wykonywania jazd manewrowych na bocznicach powinny znajdować się: świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego; książka pokładowa pojazdu trakcyjnego z napędem. Na wyposażeniu lokomotywy używanej do pracy manewrowej na bocznicach powinny znajdować się: dwie gaśnice śniegowe; dwie płozy hamulcowe; przybory sygnałowe (trąbka, chorągiewka); apteczka pierwszej pomocy, radiotelefon.

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

5.8.1. Na terenie bocznic nie ma przejazdów kolejowych.

5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych.

5.9.1. Na bocznicach POZ BRUK maksymalna długość przetaczanego składu manewrowego bez obsługiwanych hamulców wagonowych nie może przekraczać 4 wagonów 14 metrowych..

5.9.2. Gdy skład manewrowy liczy powyżej 4 wagonów, to wtedy na każde rozpoczęte 2 wagonów powinny być: wagony z czynnym hamulcem zespolonym, lub 1 wagon z obsługiwany hamulcem ręcznym.

5.10. Przetaczanie taboru kolejowego przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

5.10.1. Na bocznicach wolno przetaczać za pomocą silnikowego pojazdu drogowego tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane. Przetaczanie za pomocą ciągnika drogowego wagonów na bocznicach dozwolone jest tylko na torach położonych na równi lub na spadku, którego pochylenie nie przekracza 2,5% pochylenia podłużnego. Są to odcinki torów bocznicowych wskazane w pkt.2.4.6. niniejszego regulaminu. Przed przystąpieniem do przetaczania bez użycia lokomotywy, kierujący manewrami winien przeszkolić i omówić z wszystkimi osobami biorącymi udział w przetaczaniu wagonów za pomocą ciągnika drogowego sposób wykonania zamierzonego ruchu manewrowego. Za pomocą ciągnika drogowego wolno przetoczyć na torach ładunkowych bocznic grupę wagonów przy jednoczesnym spełnieniu następujących warunków: hamowanie przetaczanych wagonów hamulcem ręcznym; wyłożenia przed miejscem, do którego mają być przetoczone wagony płozy hamulcowej; kierowca ciągnika drogowego nie może jednocześnie wykonywać czynności kierującego manewrami; znajdowania się ciągnika na zewnątrz toru; użycia do ciągnięcia wagonu liny o grubości co najmniej 16 mm i długość co najmniej 2,5 m; zaczepienia liny w sposób wykluczający uszkodzenie wagonu. Przetaczanie wagonów siłą ludzką jest zabronione.

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

5.11.1. W przypadku nie wykonywania jazd manewrowych na bocznicach, zwrotnice powinny znajdować się w położeniu zasadniczym

5.11.2. Zwrotnice rozjazdów na bocznicach nie posiadają elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

5.11.3. Układanie dróg przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicach odbywa się zawsze na polecenie kierującego manewrami. Przekładanie zwrotnic rozjazdów w czasie wykonywania manewrów na bocznicach dokonywane jest przez drużynę manewrową (tak użytkownika bocznic jak i przewoźnika kolejowego) w sposób ręczny, na miejscu przy rozjeździe. Przekładający ręcznie zwrotnice – wyznaczony przez kierującego manewrami – powinni dołożyć wszelkich starań, aby iglica przylegała w danym położeniu do

opornicy, a zamknięcia nastawcze znajdowały się w krańcowych położeniach właściwych dla danego nastawienia zwrotnicy. Podczas przygotowania drogi przebiegi dla manewrów, zwrotnice należy nastawiać kolejno poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy manewrowej. Przed podaniem sygnału zezwalającego na jazdę składu manewrowego, kierujący manewrami obowiązany jest sprawdzić prawidłowość ułożenia drogi przebiegu dla danej jazdy manewrowej oraz wzrokowo upewnić się, że iglice rozjazdów należycie przylegają do opornic i prawidłowo działają zamknięcia zwrotnicowe. Jazda manewrowa, po uprzednio przygotowanej drodze przebiegu może odbyć się dopiero wtedy, gdy kierujący manewrami upewni się, że nie ma żadnych przeszkód dla jazdy w zamierzonym kierunku, a tabor na sąsiednich torach znajduje się w granicach ukresów. W trakcie jazd manewrowych na bocznicy, w przypadku jazdy z ostrza na drogę zwrotnicową przygotowaną dla innego przebiegu, może dojść do tzw. rozprucia zwrotnicy. Nie wolno wówczas cofać taboru, gdyż spowoduje to wykolejenie, lecz usunąć tabor z rozprutej zwrotnicy ruchem z „ostrza iglicy”. Po zwrotnicy, która została rozpruta nie wolno dokonywać żadnych jazd manewrowych, aż do czasu orzeczenia przydatności rozjazdu do dalszej jego eksploatacji. W celu dokonania oględzin technicznych i ustalenia dalszego trybu postępowania oraz ewentualnych koniecznych napraw rozprutej zwrotnicy i rozjazdu należy wezwać uprawnionego pracownika zajmującego się konserwacją i utrzymaniem rozjazdów na bocznicy.

5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

5.12.1. Na terenie bocznicy do podklinowania odstawionych pojazdów kolejowych służą płozy hamulcowe typu „PL-1” ocechowane nazwą bocznicy i kolejno ponumerowane 1- 4.

2.12.2. Na bocznicy usytuowane są stojaki z płozami hamulcowymi ocechowane „POZ BRUK” w następujących lokalizacjach:

I.p	Rożmieszczenie płóz	Typ płóz	Ilość płóz	numeracja
1.	Międzytorze torów nr 7 i 9 obok tablicy z napisem punkt zdawczo-odbiorczy	PL 1	2	1,2.
2.	Międzytorzu toru 7 i 9 w połowie toru	PL 1	2	3,4.

2.12.3. Zabrania się używania płóz uszkodzonych lub innych niż w/w. typ na terenie bocznicy. Zabrania się wykładania płóz hamulcowych w następujących miejscach.

- a. bezpośrednio przed i za złączami szyn
- b. na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów
- c. na zewnętrznym toku szynowym lub łuku torów
- d. na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.

5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

5.13.1. Pojazdy kolejowe odstawiane na postój powinny być w trakcie wykonywania pracy manewrowej zabezpieczone przez możliwością zbiegnięcia.

5.13.2. W czasie wykonywania pracy manewrowej na bocznicy, bez względu na pochylenie podłużne toru należy zawsze wszystkie ustawione na postój wagony zabezpieczyć przed możliwością ich zbiegania. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem dokonuje się przez zahamowanie składu oraz podłożenie płóz hamulcowych pod pierwsze koła skrajne wagonu lub grupy wagonów.

5.13.3. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem w czasie jazdy manewrowej na bocznicy przez drużynę manewrową użytkownika bocznicy odpowiedzialny jest kierujący manewrami. Także po ich zakończeniu lub odstawieniu przetaczanego taboru odłączeniem środka trakcyjnego. Za zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na torach bocznicy odpowiedzialny jest kierujący manewrami, który wykonywał manewry (kierujący manewrami przewoźnika).

5.13.4. Wagoni oraz inne pojazdy kolejowe na bocznicy odstawione na postój po wykonanej pracy manewrowej zabezpiecza się przed zbiegnięciem w następujący sposób:

a. odstawiony na postój tabor należy sprzęgnąć z sobą, z wyjątkiem tych grup taboru lub pojedynczych wagonów, które zostały podstawione na poszczególne punkty ładunkowe.

b. oprócz sprzęgnięcia taboru odstawionego na postój należy zahamować hamulcem ręcznym następująca liczbę wagonów:

- jeden wagon gdy grupa połączonego składu manewrowego nie przekracza 10 wagonów

- dwa wagony skrajne- gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 wagonów

Dodatkowo zewnętrzne koła skrajnych wagonów odstawionego składu należy podklinować płozami hamulcowymi.

5.13.5. Pojedynczy wagon podstawiony pod czynności-za – lub rozładunkowe powinien być zabezpieczony przed przemieszczeniem się z obu stron wagonu.

5.13.6. Pozostawianie wagonów po zakończeniu pracy manewrowej bez odpowiedniego zabezpieczenia jest zabronione.

5.13.7. W czasie manewrów, pozostawiając tabor w pobliżu ukresów, przejazdu kolejowego lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru należy uwzględnić odstęp na wypadek przesunięcia się taboru skutkiem rozprężenia się sprężyn zderzaków lub uderzenia przez inny tabor.

5.13.8. Podczas zabierania taboru z punktów ładunkowych , kierujący manewrami ma obowiązek sprawdzenia czy z pod kół taboru zostały usunięte użyte do zabezpieczenia płozy hamulcowe i odhamowano hamulce ręczne użyte do zabezpieczenia przed zbiegnięciem.

5.13.9. W przypadku spodziewanego pogorszenia warunków atmosferycznych(wichury, burze, zawieje śnieżne itp.) kierujący manewrami zobowiązany jest do obejścia wszystkich torów, na których stoją wagony i do osobistego sprawdzenia stanu ich zabezpieczenia.

6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

6.1.1. Odpowiedzialnym za całokształt pracy transportu kolejowego na bocznicę POZ BRUK jest Kierownik bocznicy, któremu podlegają wszyscy pracownicy związani z transportem kolejowym.

6.1.2. Nadzorowanie, organizowanie i planowanie pracy manewrowej na bocznicę należy do obowiązków Kierownika bocznicy.

6.1.3. Celem wykonywania pracy manewrowej na bocznicę jest:

a. załadunek kruszyw mineralnych do wagonów i wyładunku wagonów oraz ich włączenie do ruchu kolejowego

b. wykonywanie manewrów związanych z obsługą toru załadunkowego oraz torów zdawczo-odbiorczych.

6.1.4. Kierującemu manewrami na bocznicę podlega manewrowy i maszynista lokomotywy manewrowej.

6.1.5. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej kierujący manewrami obowiązany jest poinformować pracowników związanych z manewrami manewrowego i maszynistę lokomotywy manewrowej o planie i sposobie wykonania zamierzonej pracy.

6.1.6. Pracownicy związani z pracą manewrową powinny wiedzieć, który pracownik jest kierującym manewrami. W tym celu hełm ochronny kierującego manewrami powinien mieć namalowany czerwony pas o szerokości ok. 3 cm biegnący przez środek hełmu od czoła ku jego tyłowi.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

- 6.2.1. Kierujący manewrami odpowiada za prawidłowe i sprawne wykonanie zleconej przez kierownika boczniczy pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie załadunku i wyładunku podstawionych wagonów.
- 6.2.2. Kierownik boczniczy posiada wiedzę o obowiązkach i kompetencjach jakie zgodnie z postanowieniami zatwierdzonej przez Prezesa UTK „Instrukcji organizacji i techniki pracy manewrowej POZ-9” zostały przydzielone pracownikom wykonującym manewry.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy.

- 6.3.1. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych boczniczy powinno odbywać się sprawnie aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
- 6.3.2. Na czas wykonywania manewrów na obsługiwanych torze boczniczy wszelka praca ładunkowa do i z wagonów znajdujących się na torze ładunkowym ma być bezwzględnie wstrzymana a urządzenia ładunkowe, pojazdy drogowe i inne urządzenia wykorzystywane do prac ładunkowych oraz ich części ruchome zainstalowane na punktach ładunkowych mają być odsunięte poza skrajnie taboru. Znajdujący się tam ludzie powinny być ostrzeżeni o mających nastąpić jazdach manewrowych i odsunięci na bezpieczną odległość.
- 6.3.3. W czasie podstawiania lub zabierania wagonów z przesyłką nadzwyczajną, która jest ładunkiem o przekroczonej skrajni ładunkowej lub wyjątkowo ciężkiej, lub wymagającej za względu na rozmiar, kształt masę lub położenia środka ciężkości, specjalistycznego taboru lub względnie specjalnych zabezpieczeń na punkcie ładunkowym winien być obecny kierujący pracami ładunkowymi lub inny upoważniony pracownik boczniczy, który będzie nadzorować sposób obsługi punktu ładunkowego przez drużynę manewrową oraz dopilnuje wykonania:
- a. sprawdzenia gotowości punktu ładunkowego do podstawienia wagonów z przesyłką nadzwyczajną.
 - b. odsunięcia sprzętu ładunkowego z najbliższego sąsiedztwa toru, na którym mają być odstawione wagony z przesyłkami nadzwyczajnymi
 - c. przerwania wykonywania prac ładunkowych w celu zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom zatrudnionym bezpośrednio na punkcie ładunkowym lub w jego pobliżu.
 - d. zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem lub przesunięciem się w czasie jego rozładunku lub załadunku.
- 6.3.4. Lokomotywa lub skład manewrowy może dojechać do stojących wagonów na punkcie ładunkowym dopiero po wstrzymaniu wszelkich prac ładunkowych, zamknięciu drzwi i burt, luków, zaworów spustowych itp. zabezpieczeniu ładunku, zapewnieniu skrajni taboru i ładunku, usunięciu ludzi, pojazdów ładunkowych i urządzeń ładunkowych na bezpieczną odległość od toru oraz stwierdzeniu, że nic nie zagraża bezpieczeństwu pracowników, taboru, urządzeń, pojazdów i ładunków. Dojazd do wagonów powinien być każdorazowo uzgodnione z operatorem urządzenia lub pojazdu ładunkowego przez kierującego manewrami.
- 6.3.5. Przed dojazdem lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego do wagonów stojących na miejscach ładunkowych boczniczy, kierujący manewrami lub na jego polecenie manewrowy zobowiązany jest:
- a. sprawdzić, czy nie odbywa się załadunek lub wyładunek wagonów
 - b. sprawdzić, czy nie dokonuje się napraw wagonów lub innych części
 - c. zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych lub naprawczych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością wylania, wysypiania się lub przesunięcia w czasie manewrów.
 - d. zażądać usunięcia z torów i z nad taboru wszelkich urządzeń lub pojazdów drogowych wykorzystywanych do pracy ładunkowej lub transportowej.
 - e. zażądać pozamykania drzwi, klap, luków, zaworów spustowych i włazów wagonów

- oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników.
- f. sprawdzić czy pomiędzy budowlami i urządzeniami ładunkowymi a wagonami oraz pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie.
 - g. sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykołowanie.
 - h. sprawdzić ,czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru.
 - i. upewnić się , że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone , aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego.

6.3.6. Dojazd lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego do wagonów , przy których trwają prace ładunkowe jest kategorięcznie zabroniony.

6.3.7. Sprawdzenie punktu ładunkowego w podanym w p.6.3.5.pkt."e" zakresie , drużyna manewrowa obowiązana jest dokonać niezależnie od tego czy w czasie obsługi punktu ładunkowego odbywają się czynności ładunkowe, czy też zgłoszono już ich zakończenie.

6.3.8. Wagony które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo , nie ukończenia czynności ładunkowych, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce z którego zostały zabrane. O ukończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.

6.4. Ważenie wagonów.

6.4.1. Bocznica kolejowa nie posiada ważenia wagonów. W przypadkach koniecznych przewoźnik kolejowy decyduje gdzie kierować takie wagony.

6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

6.5.1. Przy pchaniu wagonów, z uwagi na ograniczenia widoczności na stopniu czołowego wagonu winien znajdować się ustawiacz, zwrócona twarzą w kierunku jazdy, trzymając się ręką uchwytu i obserwujący bacznie przedpole jazdy. W razie zauważenia jakiegokolwiek przeszkody dla jazdy lub zagrożenia pracownik powinien natychmiast podać sygnał "STÓJ"

6.5.2. W przypadku braku stopnia lub pomostu na wagonie, ustawiacz obowiązany jest iść pieszo poprzedzając skład manewrowy jadący z prędkością do 5 km/h i obserwować drogę jazdy manewrowej zachować kontakt wzrokowy z maszynistą , aby w razie potrzeby niezwłocznie podać sygnał „STÓJ”.

6.5.3. W warunkach złej widoczności przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego i w trakcie jazdy manewrowej, maszynista lokomotywy manewrowej powinien: podawać sygnał „BACZNOŚĆ”, szczególnie bacznie obserwować przedpole jazdy i w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie zatrzymać skład manewrowy, w razie potrzeby prędkość jazdy ograniczyć do prędkości bezpiecznej.

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

6.6.1. Szczególnej ostrożności wymaga obsługa torów , przy których lub nad którymi są zainstalowane i mogą pracować urządzenia ładunkowe wymienione w treści niniejszego Regulaminu.

6.6.2. W czasie prac ładunkowych zabronione jest dokonywanie przetaczania taboru na danym torze ładunkowym, oznacza to, że ruchy manewrowe polegające na obsłudze odcinka danego tory ładunkowego oraz popychaniu wagonów pod miejsca załadunku wymagają każdorazowego zatrzymania pracy na danym punkcie i wyłączenia urządzeń ładunkowych.

6.6.3. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonów stojących na miejscach ładunkowych bocznic, Kierujący manewrami zobowiązany jest:

- a. sprawdzić czy nie odbywa się załadunek lub wyładunek wagonów.

- b. zażądać od tam zatrudnionych pracowników przerwania czynności ładunkowych lub naprawczych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia lub przesunięcia się w czasie manewrów.
- c. zażądać odsunięcia od taboru i z nad taboru wszelkich urządzeń ładunkowych
- d. zażądać pozamykania drzwi i włazów wagonów oraz opuszczenia wagonów przez pracowników.
- e. sprawdzić, czy pomiędzy budowlami i urządzeniami ładunkowymi a wagonami oraz pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie.
- f. sprawdzić czy na torze nie ma części taborowych , przyborów ładunkowych, usypów ładunkowych lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie.
- g. upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone , aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

6.6.4. Dojazd lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego do wagonów , przy których trwają prace ładunkowe jest kategorię zabroniony.

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO.

7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

- 7.1.1. Przewoźnik kolejowy zobowiązany jest do podstawienia wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy. bocznicę i do odbierania ich z niego.
- 7.1.2. Podstawienie wagonów na bocznicę oraz zabieranie ich z niej odbywa się na podstawie „Planu obsługi bocznic” opracowanego przez przewoźnika kolejowego w uzgodnieniu z kierownikiem bocznic a dla pociągów kursujących na indywidualny rozkład jazdy na podstawie przedawizacji.
- 7.1.3. Po otrzymaniu od kierującego manewrami przewoźnika informacji o zamiarze dokonania obsługi bocznic, nadzorujący wykonywanie manewrów na bocznicę kierownik bocznic lub kierujący manewrami bocznic zgłasza kierującemu manewrami przewoźnika kolejowego gotowość bocznic do obsługi.
- 7.1.4. Wagony poza planem obsługi mogą być podstawione lub zabrane z bocznic, tylko po wzajemnym uzgodnieniu i za obopólną zgodą przewoźnika i użytkownika bocznic w imieniu którego występuje kierownik bocznic.
- 7.1.5. Sposób powiadamiania przewoźnika kolejowego o wagonach przygotowanych do zabrania z bocznic jak i o wagonach podstawionych na bocznicę ustalony jest w umowie na obsługę bocznic zawartej pomiędzy POZ BRUK jako użytkownikiem bocznic a przewoźnikiem kolejowym i powinien on być znany pracownikom bocznic związanych z transportem kolejowym. Przedstawiciela przewoźnika kolejowego uprawnionego do przyjmowania zgłoszeń o gotowości wagonów do zabrania z torów zdawczo-odbiorczych bocznic powiadamia spedytor bocznic.
- 7.1.6. Wagony ładowne i próżne przyjmowane są od przewoźnika kolejowego jak i jemu zdawane na torze zdawczo-odbiorczym tj. torze nr 7.
- 7.1.7. Przyjęcie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym dokonuje spedytor lub ustawiacz użytkownika bocznic od ustawiacza przewoźnika kolejowego. Fakt przekazania i przyjęcia wagonów oraz ich stan eksploatacyjny w czasie przekazywania wymienieni pracownicy potwierdzają w dokumencie będącym podstawą przekazania wagonów wpisując godzinę i datę przekazania wagonów i podpisując się. W przypadku nieobecności przedstawiciela użytkownika bocznic, w czasie obsługi bocznic kierownik pociągu lub ustawiacz przewoźnika odnotowuje w dokumencie będącym podstawą przekazania wagonów uwagę” przedstawiciel bocznic nieobecny”. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów podstawionych przez przewoźnika kolejowego, kierujący manewrami odnotowuje we wszystkich egzemplarzach dokumentu będącego podstawą przyjęcia wagonów na bocznicę.
- 7.1.8. Kierujący manewrami przewoźnika kolejowego przy podstawianiu wagonów na tor zdawczy w dokumencie będącym podstawą przekazania wagonów wpisuje faktyczny czas podstawieni

a przedstawiciel boczniczy potwierdza ten fakt podpisem, datą i godziną. Zapisy muszą być dokonywane na oryginale, który otrzymuje przyjmujący wagony i kopii dokumentu, który otrzymuje przewoźnik.

- 7.1.9. Obowiązkiem spedytora lub kierującego manewrami przyjmującego od przewoźnika podstawione przez niego wagony jest sprawdzenie ich stanu technicznego oraz stanu przesyłek, w tym sprawdzenie czy nie wykazują one uszkodzeń, braków, naruszenia ładunków itp.

W przypadku stwierdzenia usterek, przyjmujący żąda od podstawiającego odnotowania stwierdzonych nieprawidłowości w dokumencie będącym podstawą przekazania wagonów wpisane do dokumentu będącego podstawą przekazania wagonów we wszystkich egzemplarzach sporządzonego dokumentu zdania i przyjęcia wagonów.

- 7.1.10. Gdy przedstawiciel boczniczy POZ BRUK nie zgłosi się na punkcie zdawczo-odbiorczym po odbiór przekazywanych dokumentów, to tylko na podstawie uzgodnienia zawartego w umowie bocznicowej, przewoźnik kolejowy obsługujący bocznicę może uważać, że wagony przez niego podstawione zostały przez użytkownika boczniczy przyjęte bez zastrzeżeń.

Sytuacja taka może zająć tylko w następujących przypadkach: w czasie ustalonym w planie obsługi boczniczy; obsługi dokonywanej z opóźnieniem nie przekraczającym 2 godz. w stosunku do terminu planowanej obsługi; w obsłudze dodatkowej wzajemnie uzgodnionej. W takiej sytuacji podstawiający wagony kierownik pociągu lub kierujący manewrami przewoźnika odnotuje w dokumencie będącym podstawą przekazania wagonów uwagę – „przedstawiciel boczniczy nieobecny”

- 7.1.11. Wagony podstawione na punkt zdawczo-odbiorczy, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz hamulcowe mieć podwieszane pod wsporniki, wszystkie części wagonowe znajdujące się na właściwych miejscach, a sam skład powinien należycie zabezpieczony przed zbiegnięciem, stosownie do postanowień niniejszego Regulaminu. Wykonanie wymienionych wyżej czynności należy do obowiązków kierującego manewrami.

- 7.1.12. Wagony z brakiem lub uszkodzeniami przesyłki względnie brakiem lub uszkodzonymi plombami, mogą być podstawione na bocznicę tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu, albo po założeniu plomb zabezpieczających przez przewoźnika i zawiadomieniu o tym użytkownika boczniczy. Powyższe powinno być odnotowane w dokumencie będącym podstawą przekazania wagonów i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika i przyjmującego przedstawiciela użytkownika boczniczy.

- 7.1.13. W czasie przyjmowania wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym spedytor lub kierujący manewrami ma obowiązek sprawdzenia : zgodności numerów wagonów w wykazie zdawczym lub wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu ze stanem na gruncie i zapisami w dokumentach przewozowych; ogólny stan techniczny podstawionych wagonów, który nie powinien stwarzać zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w przypadku stwierdzenia uszkodzenia wagonu, należy go wyłączyć ze składu i powiadomić o tym fakcie kierownika boczniczy jako nadzorującego wykonanie manewrów na boczniczy; czy nie ma braków w ilościach i stanie urządzeń wagonowych (jak np. czy nie brakuje drzwi, burt, kłonic, kłap, czy nie ma uszkodzeń części konstrukcyjnych wagonu, uszkodzeń pudła wagonu, dziur w podłodze wagonu, czy nie jest zgięty lub urwany stopień wagonu, czy nie brakuje węża hamulcowego, haka zarzutowego itp.) .czy ładunek umieszczony na wagonach jest równomiernie rozłożony i jednakowo obciąża resory wagonów; stan ładunku w i na wagonach oraz jego zabezpieczenie, czy na wagonach nie ma śladu wysypu, czy zawory spustowe, kłapy, drzwi , okna oraz ściany boczne i czołowe są należycie pozamykane; czy na wagonach ładownych i próżnych podlegających plombowaniu znajdują się właściwe plomby; czy nie brakuje części wagonowych, a luźne części wagonowe pozakładano na właściwe miejsca tj. zastawy, kraty, kłonic itp.; prawidłowość sprzęgnięcia wagonów, tj. odpowiedniego skręcenia sprzęgów; by sprzęgi hamulcowe(węże) były sprzęgnięte ze sobą w całym składzie wagonów, a kurki przewodów hamulcowych pomiędzy wagonami – otwarte, natomiast kurki skrajne – zamknięte; zbędne sprzęgi śrubowe i hamulcowe mają być zawieszane na hakach zarzutowych i wspornikach wagonów.

- 7.1.14. Podczas przyjmowania na punkcie zdawczo-odbiorczym podstawionych przez przewoźnika kolejowego próżnych wagonów pod załadunek spedytor lub kierujący manewrami powinien dokonać ich oględzin, na podstawie których powinien określić, czy wagony nadają się do przewozu towaru z uwagi na swój stan techniczny; drzwi i urządzenia zsypane zamykają się szczelnie; podłogi i ściany nie mają szczelin i szpar przez które mógłby wysypać się towar; są oczyszczone z resztek z poprzednio przewożonego towaru i zaopatrzone w nalepki "CZYSTY"
- 7.1.15. Do przewozu przesyłki nadzwyczajnej podstawia się wagon wskazany w „zgodzie na przewóz” którego przydatność jest potwierdzona przez uprawnionego pracownika przewoźnika kolejowego na druku "Zawiadomienie o przydatności wagonów do przewozów specjalnie dysponowanych"
- 7.1.16. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub innych nieprawidłowości podczas przyjmowania wagonów od przewoźnika kolejowego kierujący manewrami powinien odnotować usterki we wszystkich egzemplarzach dokumentu będącego podstawą przyjęcia wagonów na bocznicę oraz powiadomić kierownika bocznicę.
- 7.1.17. Przy zanieczyszczeniach wagonów próżnych zamówionych pod załadunek . lub uszkodzeniach uniemożliwiających załadunek tych wagonów zażądać od przedstawiciela przewoźnika usunięcia tych nieprawidłowości lub też przyjąć te wagony, które nie mają usterek lub nieprawidłowości.
- 7.1.18. Przy częściowym braku lub uszkodzeniu plomb, wagony z tymi przesyłkami mogą być przyjęte tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu; albo po nałożeniu plomb zabezpieczających przez pracownika przewoźnika i wpisane w dokumencie będącym podstawą przekazania wagonów „Do komisijnego wydania”. W tym przypadku odbiorca może przystąpić do otwarcia i rozładunku wagonów w obecności przedstawiciela przewoźnika kolejowego, który ustala protokolarnie stan przesyłki.
- 7.1.19. Przy uszkodzeniach części jezdnych, ciąglowych, zderzakowych, ramy oraz pudła wagonu nie przyjmować wagonu i zażądać komisijnego sprawdzenia stanu technicznego wagonu przez uprawnionego pracownika przewoźnika.
- 7.1.20. Wszystkie nieprawidłowości stwierdzone przy przyjęciu wagonów i przesyłek kierujący manewrami wpisuje w dokumencie, którego następuje przekazanie wagonów w rubryce uwagi, przy odpowiednim numerze wagonu jako rodzaj zauważonej usterki. Wpisu rodzaju stwierdzonej usterki technicznej dokonuje się we wszystkich egzemplarzach dokumentów wymienionych w pkt. 7.1.13. przy pomocy których realizuje się przekazywanie wagonów.
- 7.1.21. W przypadku stwierdzenia usterki technicznej przy podstawianym próżnym wagonie , która uniemożliwi jego załadunek, spedytor lub kierujący manewrami powinien odmówić przyjęcia takiego wagonu. W takiej sytuacji wykreśla on usterkowany wagon z wykazu zdawczego lub wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu, za którym wagon został dostarczony do stacji obsługującej bocznicę i pozostawia go do dyspozycji przewoźnika kolejowego.
- 7.1.22. Obowiązek zabezpieczenia wagonów podstawionych na tor zdawczo-odbiorczy przez przewoźnika kolejowego należy do pracowników drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicę.
- 7.1.23. Na bocznicę POZ BRUK do przyjmowania wagonów pod względem technicznym i handlowym – od uprawnionego przedstawiciela przewoźnika kolejowego i zdawania ich jemu – upoważnione są następujące osoby: spedytor bocznicę, kierujący manewrami na bocznicę, rewident taboru.
- 7.1.24. W imieniu przewoźnika kolejowego wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z bocznicę kierujący manewrami przewoźnika.
- 7.1.25. Czynności związane z przekazywaniem zdawanych i przejmowaniem podstawianych wagonów pod względem technicznym i handlowym dokonywane są za pokwitowaniem na odpowiednio przygotowanych przez przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicę dokumentach takich jak: wykaz pojazdów

kolejowych w składzie pociągu, zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania z bocznic lub wykaz zdawczy wagonów podstawianych na bocznicę. Przekazywanie wagonów pomiędzy przewoźnikiem i użytkownikiem bocznic następuje na torach zdawczo-odbiorczych bocznic. Dokumentami poświadczającymi dokonanie przekazania i przyjęcia wagonów pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a użytkownikiem bocznic są w przypadku :

- a. podstawiania wagonów na bocznicę - przewoźnik kolejowy przekazuje wagony użytkownikowi bocznic na podstawie wykazów zdawczych lub wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu, za którym wagony zostały dostarczone do stacji obsługującej bocznicę ;
- b. zabierania wagonów z bocznic – użytkownik bocznic przekazuje wagony przewoźnikowi kolejowemu na podstawie zawiadomień o wagonach, którym zdawane wagony mogą odjechać ze stacji obsługującej bocznicę.

7.1.26. Kierownik bocznic, współpracuje z kierujący manewrami przewoźnika kolejowego w czasie obsługi bocznic a zwłaszcza przy przyjmowaniu i zdawaniu wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym bocznic.

7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkcie zdawczo-odbiorczy.

7.2.1. Wagony ładowne i próżne do zabrania z bocznic przez przewoźnika kolejowego są przygotowywane do tego przez pracowników bocznic na torach ładunkowych bocznic i następnie gotowe do przekazania przewoźnikowi kolejowemu podstawiane są na tor odbiorczy bocznic. Po zakończeniu czynności ładunkowych przy wagonach spedytor lub ustawiacz bocznicowy ma obowiązek sprawdzenia czy wagony nie zostały uszkodzone podczas czynności ładunkowych, czy wszystkie części wagonów znajdują się w komplecie i na właściwych miejscach, a same wagony czy są zdadne do ponownego załadunku. W szczególności wagon po rozładunku powinien być dokładnie i całkowicie oczyszczony z wszelkich pozostałości po przesyłce ostatnio przewożonej oraz mieć pozdejmowane nalepki ostrzegawcze; posiadać prawidłowo zamknięte i zabezpieczone przed otwarciem drzwi, burty, włazy, luki, spusty, klapy itp., przybory ładunkowe i inne niepotrzebne przedmioty usunięte w odpowiednie miejsce, jak również zbędne: stare nalepki kierunkowe, mieć ściągnięte zabezpieczenia do mocowania ładunku, plomby i odrutowania; przy wagonach platformach winny być podniesione burty boczne, podniesione kłonicy, zapięte łańcuchy i usunięte odrutowanie , oklinowanie i inne zabezpieczenia przesyłki; a wszystkie zdawane przewoźnikowi wagony powinny: stanowić jedną grupę, w której sprzęgi ciągłowe są skręcone tak, by zderzaki wagonów stykały się ze sobą; mieć sprzęgi hamulcowe połączone; kurki zaworów powietrznych wagonów otwarte, sprzęgi nieużyte do połączenia podwieszane na wspornikach, urządzenia przestawcze hamulca zespolonego wagonu "Próżny/Ładowny" ustawione w odpowiednim do stanu wagonu położeniach.

7.2.2. Odpowiedzialnym za stan techniczny i handlowy zdawanych przewoźnikowi wagonów jest spedytor bocznic lub rewident taboru.

7.2.3. W przypadku stwierdzenia braku części wagonowych lub uszkodzenia wagonu, należy sprawdzić adnotacje na dokumentach (wykazach zdawczych) z podstawienia wagonu na bocznicę, bowiem w takim stanie mogły przybyć one na bocznicę, jeżeli natomiast braki powstały w trakcie pobytu wagonu na bocznic, należy je bezwzględnie uzupełnić, a fakt ten zgłosić kierownikowi bocznic.

7.2.4. Rodzaj dokumentów za pomocą których dokonuje się przekazania i przyjęcia wagonów pomiędzy użytkownikiem bocznic a przewoźnikiem, o których mowa jest w Rozdziale XII pkt.7.1.25. oraz ilość sporządzanych egzemplarzy tych dokumentów powinna być określona w umowie zawartej z przewoźnikiem kolejowym. Kolejność spisania zdawanych wagonów powinna odpowiadać ich zestawieniu w jakim wagony te znajdują się na punkcie zdawczo-odbiorczym.

7.2.5. Sporządzanie zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania z bocznic oraz wykazy pojazdów kolejowych w składzie pociągu, którym zdawane wagony mają odjechać ze stacji obsługującej bocznicę,

należy do obowiązków nadzorującego wykonywanie manewrów na bocznicach kierownika bocznic i powinny być one sporządzone na co najmniej na godzinę przed ukończeniem czynności ładunkowych.

- 7.2.6. Kierujący manewrami przewoźnika kolejowego potwierdza spedytorowi lub kierującemu manewrami na bocznicach przyjęcie wagonów oraz ich stan eksploatacyjny wpisując datę i godzinę przekazania wagonów oraz adnotacje „przyjęto bez uwag” w dokumencie służącym do przekazania wagonów. W przypadku nieobecności przedstawiciela użytkownika bocznic, w czasie obsługi bocznic, ustawiacz przewoźnika odnotowuje w dokumencie będącym podstawą przekazania wagonów uwagę „przedstawiciel bocznic nieobecny”
- 7.2.7. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika bocznic do zabrania, kierujący manewrami przewoźnika odnotowuje we wszystkich egzemplarzach dokumentu będącego podstawą przekazania wagonów. Jeżeli w wagonach po zakończeniu czynności ładunkowych nie pozamykano drzwi lub nie pozakładano części wagonowych na swoje miejsce i nie zabezpieczono ładunku przed kradzieżą, wypadnięciem, wysypem, kierujący manewrami przewoźnika kolejowego może odmówić przyjęcia i zabrania z bocznic takich wagonów. Sposób zabezpieczenia wagonów precyzuje umowa z przewoźnikiem kolejowym.
- 7.2.8. Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie. Przewodniczącym komisji jest pracownik przewoźnika kolejowego posiadającego wymagane uprawnienia, a członkiem komisji jest przedstawiciel nadawcy przesyłki. Z oględzin i pomiarów skrajni przesyłki wagonowej komisja sporządza odpowiedni protokół którego 1 egzemplarz dołączony jest do listu przewozowego przesyłki nadzwyczajnej.
- 7.2.9. Kierujący manewrami bocznic dokonuje zdjęć z rozładowywanych wagonów nalepek dotyczących poprzedniego przewozu (z wyjątkiem nalepek przejścia używanych w komunikacji międzynarodowej) założenia lub zdjęcia nalepki z napisem „Czysty” zdjęcia plomb oraz innych zabezpieczeń pozostałych po wykonanym przewozie wyładowywanego na bocznicach towaru.
- 7.2.10. W razie niedopełnienia obowiązków określonych wyżej w pkt.12.1, przewoźnik może uznać, że zdawane wagony są niegotowe do zabrania, wykreślić je z dokumentu będącego podstawą przekazania wagonów i pozostawić na bocznicach do czasu usunięcia nieprawidłowości i ponownego zgłoszenia gotowości wagonów do zabrania przez przewoźnika kolejowego.
- 7.2.11. Jeżeli w czasie obsługi bocznic przy zabieraniu wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego, zauważy się uszkodzenie wagonu, które przy jego podstawieniu na bocznicę nie było stwierdzone (na podstawie dokonanych odpisów w dokumencie będącym podstawą przekazania wagonów użytkownikowi bocznic) wtedy pracownik przewoźnika kolejowego dokonuje odpisu o rodzaju i wielkości uszkodzenia wagonu w dokumencie będącym podstawą przekazania wagonów przewoźnikowi, żądając potwierdzenia zapisu przez spedytora lub kierującego manewrami bocznic.
- 7.2.12. Na podstawie opisanych i potwierdzonych podpisami przedstawicieli bocznic uszkodzeń wagonu, przedstawiciel przewoźnika sporządza protokół stwierdzenia uszkodzenia lub braku luźnych części wagonu, którego treść potwierdza spedytor lub kierujący manewrami bocznic, Protokół taki jest podstawą obciążenia POZ BRUK za uszkodzenia wagonu lub zagubienie jego części.
- 7.2.13. Obowiązek uchylenia zabezpieczenia wagonów oczekujących na torze zdawczo-odbiorczym zabrania z bocznic należy do pracowników drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicę.
- 7.2.14. Plombowanie wagonów może być dokonywane dopiero po zakończeniu prac ładunkowych. Na wagony załadowane i wymagające plombowania spedytor bocznic zakłada plomby plastikowe wg wzoru uzgodnionego z przewoźnikiem kolejowym obsługującym bocznicę. Wszystkie plomby założone na danym wagonie powinny posiadać czytelne i jednakowe odciski plombownicy.
- 7.2.15. Przed zaplombowaniem wagonu należy po załadowaniu przesyłki sprawdzić czy sposób załadowania przesyłki jest prawidłowy, czy na zewnątrz wagonu krytego znajduje się specyfikacja załadowanych rzeczy

i nalepka z dokładnym adresem odbiorcy, stacją przeznaczenia i data nadania, czy drzwi, luki, klapy są szczelnie zamknięte i prawidłowo zabezpieczone.

7.2.16. Wagon kryty można zaplombować po sprawdzeniu sposobu jego załadowania i zabezpieczeniu przesyłki w wagonie i następnie jego zamknięciu i zabezpieczeniu drzwi wagonu krytego, zasuw, klap otworów wentylacyjnych oraz klapy otworów załadowniczych i zsykowych jeżeli takie znajdują się w wagonie.

7.2.17. Ilość założonych plomb uzgodnionych z przewoźnikiem oraz w przypadku plomb „własnych” ich numery unikatowe należy wpisać do listu przewozowego. Obowiązek ten ciąży na spedytorze jako pracownikowi wyznaczonym do przygotowania listów przewozowych na przesyłki wagonowe. W przypadku przesyłek komunikacji międzynarodowej poza kraje Unii Europejskiej dodatkowe plomby celne nakłada dyżurny celnik składu lub Urzędu celnego. Nałożenie plomb celnych nie zwalnia z obowiązku plombowania w imieniu przewoźnika plombami kolejowymi.

7.2.18. Plomby znajdujące się na wagonie przybyłym na bocznicę do rozładunku, zdejmuje przedstawiciel boczniczy. Zdjęcie plomb znajdujących się na wagonie przybyłym na bocznicę do rozładunku nie wolno urywać siłą lub całkowicie odłączyć od drutu plombowanego. Zdjęcie plomb powinno być dokonywane z uwagą i ostrożnością, aby zachować wszelkie cechy świadczące o przybyciu wagonu z dobrymi plombami.

7.2.19. Plomby zdjęte z wagonu, w którym stwierdzono – komisyjnie, przy udziale upoważnionego przedstawiciela przewoźnika kolejowego – ubytek lub uszkodzenie przesyłki dołącza się do protokołu ustalenia zawartości przesyłki.

7.2.20. Listy przewozowe, wykazy zdawcze, zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania lub wykazy pojazdów kolejowych w składzie pociągu mogą być sporządzone w sposób elektroniczny, a wszystkie zapisy odręczne powinny być wykonane czytelnie. Wszelkie skreślenia i poprawki powinny być naniesione tak, aby były możliwe do odczytania. Skreślenia i uzupełnienia należy omówić i potwierdzić podpisem na dokumencie.

7.2.21. Z chwilą zdania i przyjęcia przesyłki, ochrona tej przesyłki należy do strony, która ją przyjęła, to samo dotyczy całości taboru i jego części.

7.2.22. Wagony z przesyłkami, których stan zakwestionował spedytor lub kierujący manewrami boczniczy na punkcie zdawczo-odbiorczym z powodu braku lub uszkodzenia, mogą pozostać na boczniczy pod nadzorem pracowników boczniczy do komisyjnego ustalenia stanu przesyłki w obecności przedstawiciela użytkownika boczniczy i przewoźnika.

8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.

8.1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie boczniczy.

8.1.1. Nie dotyczy.

8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej.

8.2.1. Nie dotyczy.

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

8.3.1. Nie dotyczy.

8.4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.

8.4.1. Nie dotyczy.

9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO.

9.1. Konserwacja i utrzymanie infrastruktury kolejowej bocznic.

9.1.1. Oględziny , konserwacja utrzymanie i przeprowadzanie badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej bocznicy wykonywane przez dróżnika obchodowego posiadającego kwalifikacje zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30.12.2014 Dz.U. 2015 poz. 46 w oparciu o zatwierdzone przez Prezesa UTK przepisy wewnętrzne .dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy POZ-1.

9.1.2. Wykonanie przez osoby uprawnione czynności oględzin, konserwacji, utrzymania i badań diagnostycznych na bocznicy użytkownika bocznicy powinno być odpisane w Dzienniku oględzin rozjazdów i torów.

9.1.3. Użytkownik bocznicy utrzymuje infrastrukturę kolejową bocznicy według zatwierdzonej przez Prezesa Zarządu Instrukcji POZ-1a dotyczącej utrzymania bocznicy kolejowej.

9.1.4. Utrzymujący infrastrukturę kolejową dba o bieżące i systematyczne usuwanie usterek stwierdzonych podczas przeprowadzonych czynności diagnostycznych infrastruktury kolejowej bocznicy, tak by stan techniczny bocznicy zapewniał zawsze sprawność tych urządzeń i bezpieczeństwo wykonywanych manewrów.

9.1.5. Użytkownik bocznicy jest zobowiązany przeprowadzić minimum raz w roku przegląd obiektu budowlanego jakim jest bocznicą, oraz prowadzić Książkę obiektu budowlanego zgodnie z prawem budowlanym. Wykonanie tych czynności użytkownik bocznicy może zlecić firmie zatrudniającej osoby z uprawnieniami określonymi w przepisach wewnętrznych dotyczących utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy.

9.1.6. Dla ustalenia stanu technicznego infrastruktury kolejowej na bocznicy i prawidłowości jej utrzymania oraz opracowania wniosków i zaleceń eksploatacyjnych (utrzymaniowych) wraz z rejestracją wyników badań i pomiarów ustala się następujący zakres czynności diagnostycznych na bocznicy:

- a. obchód torów , rozjazdów i pozostałych budowli oraz urządzeń srk – raz na miesiąc,
- b. badanie techniczne torów wraz z ich pomiarami – raz na rok (wiosną)
- c. pomiary torów w zakresie szerokości, przechyłki, luzów w stykach, strzałek – raz na rok (jesienią)
- d. badanie techniczne rozjazdów – dwa razy do roku (wiosną i jesienią)
- e. kontrola roczna (lub pięcioletnia) obiektu budowlanego (bocznicy) zgodnie z prawem budowlanym.

9.1.7. O nieprawidłowościach i usterek w nawierzchni kolejowej i urządzeniach sterowania ruchem uniemożliwiających właściwą pracę bocznicy lub stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, pracownicy użytkownika bocznicy, zobowiązani są do pilnego zawiadomienia firmy utrzymującej tę infrastrukturę a w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa dojazdu do bocznicy dyżurnego ruchu stacji Kobylnica.

9.1.8. Za właściwe i terminowe przeprowadzenie oględzin, konserwacji utrzymania i badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej bocznicy odpowiedzialny jest kierownik bocznicy.

9.2. Zabezpieczenie torów i rozjazdów przed okresem zimowym.

9.2.1. Przygotowanie bocznicy i jej eksploatacja w warunkach zimowych leży w zakresie obowiązków firmy, z którymi bocznicą ma podpisaną umowę na utrzymanie infrastruktury kolejowej.

9.2.2. Przygotowanie do okresu zimowego należy zakończyć do 15 listopada każdego roku.

- 9.2.3. Kierownikiem prowadzenie akcji zimowej na bocznicach jest kierownik bocznic, który jest odpowiedzialny za całokształt spraw dotyczących zabezpieczenia bocznic na okres zimy. Kierownik może wyznaczyć inną osobę odpowiedzialną za całokształt spraw związanych z przygotowaniem bocznic do pracy w okresie zimowym.
- 9.2.4. Bezpośrednim realizatorem prowadzenia walki ze śniegiem i mrozem jest firma utrzymująca stan infrastruktury kolejowej na bocznicach, która wyznacza pracowników do odśnieżania w terenie i do nadzorowania ludzi zatrudnionych w torach. Firma ta ustala w uzgodnieniu z kierownikiem akcji zimowej, sposób i miejsce wejścia i wyjścia z torów, sposób porozumiewania się (znaki ostrzegawcze) oraz sposób osłony miejsca wykonywanych czynności podczas akcji zimowej.
- 9.2.5. W ramach przygotowań do okresu zimowego należy:
- oczyć rozjazdy ze starych smarów oraz zmienić smar letni na zimowy.
 - ostatecznie naprawić pęknięte szyny.
 - wyeliminować uszkodzenia na powierzchni tocznej szyn (poprzez wymianę lub napawanie)
 - dostarczyć odpowiednią ilość piasku do posypywania dróg i placów.
 - oczyć miejsca odpływu wody
 - oczyszczeniu nawierzchni z materiałów kolejowych i innych uniemożliwiających lub utrudniających pracę ludzi lub sprzętu odśnieżnego.
- 9.2.6. Na okres zimy należy na bocznicach zabezpieczyć :
- smar do smarowania powierzchni trących pojazdów
 - sól do posypywania miejsc oblodzonych
 - łopaty drewniane i miotły brzoźowe do spulchniania śniegu
 - łopaty stalowe do śniegu zleżalego
 - szczotki do oczyszczenia zwrotnic rozjazdów
 - skrobaczki do odkuwania lodu
 - drażki do rozkuwania lodu
 - latarki elektryczne
 - pochoźnie do odmrażania
 - odzież ochronną
- 9.2.7. Usuwany śnieg należy odrzucać na pobocze, możliwie najdalej i równomiernie tak, aby nie powstały wały mogące spowodować tworzenie się zasp na torze.
- 9.2.8. Przy oczyszczaniu ręcznym rozjazdów w pierwszej kolejności czyści się zwrotnice oraz żłobki na całej długości. Przy większej warstwie śniegu (ponad 20 cm) należy śnieg usuwać na całej długości rozjazdów.
- 9.2.9. Ciągłość pracy bocznic w okresie zimowym jest w dużym stopniu uzależniona od sprawności rozjazdów, które przed okresem zimowym należy doprowadzić do właściwego stanu technicznego poprzez usunięcie stwierdzonych usterek.
- 9.2.10. Informacje dotyczące pracowników (ilość, miejsce i czas) sposobów ich wejścia i zejścia z torów, a także dotyczące sposobu porozumienia się i osłony miejsc, w których wykonywane będą czynności w ramach walki ze śniegiem i mrozem powinny być przekazane kierownikowi akcji zimowej przed rozpoczęciem prowadzenia akcji zimowej.

10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY NA BOCZNICACH.

10.1. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym.

- 10.1.1. Warunkiem dopuszczenia pracownika do wykonywania pracy na stanowisku związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zgodnie z przepisami wykonawczymi do ustawy o transporcie kolejowym jest:
- a. odbycie przygotowania zawodowego i zajęć próbnych,
 - b. złożenie egzaminu kwalifikacyjnego przed komisją egzaminacyjną zatwierdzoną przez Oddział Terenowy UTK
 - c. znajomość wymaganych przepisów i instrukcji oraz regulaminu pracy transportu kolejowego na bocznicach, niezbędnych do wykonywania czynności związanych z ruchem na poszczególnych stanowiskach
- 10.1.2. W celu utrzymania odpowiedniego poziomu fachowego pracowników zatrudnionych na poszczególnych stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu i utrzymaniem infrastruktury oraz w celu stałego doszkalania, podnoszenia kwalifikacji zawodowych, pracownicy zobowiązani są uczęszczać na szkolenia okresowe, które przeprowadzają pracownicy posiadające stosowne uprawnienia.
- 10.1.3. Pracownicy bezpośrednio związani z prowadzeniem ruchu i prowadzący pojazdy kolejowe podlegają egzaminom:
- a. okresowym, przeprowadzanych w terminach określonych przez Kierownictwo Zakładu nie rzadziej niż co 4 lata, których celem jest bieżące sprawdzenie znajomości obowiązujących przepisów i instrukcji kolejowych oraz warunków lokalnych.
 - b. weryfikacyjnym, w razie spowodowania wypadku kolejowego, współdziałania w nim, naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, za każdą przerwę w pracy trwającej ponad 12 miesięcy spowodowanymi różnymi przyczynami, nieuczęszczania na pouczenia okresowe.
 - c. autoryzacyjnym, których celem jest sprawdzenie wiadomości i praktycznych umiejętności przed dopuszczeniem do samodzielnej pracy na wyznaczonym stanowisku.
- 10.1.4. Każdy pracownik związany z ruchem i prowadzący pojazdy szynowe utrzymujący stan infrastruktury na bocznicach podlega ocenie zdolności fizycznych i psychicznych w wyniku badań lekarskich:
- a. wstępnym, kandydatów przyjmujących się do pracy w albo przenoszonych na stanowisko pracy o wyższych wymogach zdrowotnych,
 - b. okresowym, celem których jest sprawdzenie stanu zdrowia w terminach określonych stosownymi przepisami.
 - c. kontrolnym, w razie spowodowania wypadku, stworzenia zagrożenia w ruchu, objawów spożycia alkoholu lub podejrzenia o spożycie innych środków powodujących utratę przez pracownika przydatności do wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku, chorobie trwającej ponad 30 dni w przypadku pracowników narażonych na czynniki szkodliwe lub uciążliwe dla zdrowia albo po powrocie pracownika po okresie przerwy w pracy trwającej ponad 6 miesięcy.
- 10.1.5. Dokumentacja pracowników i bocznic kolejowej. Pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym bocznicami winni posiadać odpowiednie uprawnienia potwierdzone egzaminami kwalifikacyjnymi, uczęszczać na szkolenia i pouczenia okresowe. Dla pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu prac w transporcie kolejowym na bocznicach należy prowadzić następującą dokumentację:
- a. rejestr egzaminów
 - b. rejestr badań okresowych
 - c. wykaz pracowników zatrudnionych w transporcie kolejowym
 - d. dziennik pouczeń okresowych
- 10.1.6. Wszelkie prace związane z ruchem pojazdów kolejowych na bocznicach powinny się odbywać zgodnie z postanowieniami zawartymi w przepisach i instrukcjach, przepisach BHP oraz postanowieniach niniejszego Regulaminu.
- 10.1.7. Na bocznicach jest prowadzona dokumentacja techniczno-eksploatacyjna:

- a. książka obiektu budowlanego
- b. książka kontroli torów
- c. dziennik oględzin rozjazdów

10.1.8. Regulamin pracy boczniczy obowiązuje po zatwierdzeniu go przez Prezesa POZ BRUK i uzgodnieniu z Zakładem Linii Kolejowych w Poznaniu.

10.1.9. Użytkownik boczniczy odpowiedzialny jest za całokształt pracy transportu kolejowego na boczniczy, za przestrzeganie przez personel przepisów prawa w tym zakresie, celem zapewnienia bezpieczeństwa ludzi, ruchu taboru kolejowego i pracy urządzeń bocznicowych.

10.1.10. Regulamin pracy boczniczy użytkownik winien utrzymywać w stanie aktualnym.

10.1.11. Regulamin a następnie ewentualne w nim zmiany powinni przyjąć do wiadomości – za podpisem wszyscy pracownicy związani z pracą taboru kolejowego.

10.1.12. Regulamin pracy boczniczy opracowano w pięciu jednobrzmiących egzemplarzach.

11. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.

11.1.Obowiązki pracowników związanych z transportem kolejowym.

11.1.1. Kierujący manewrami – ruchy manewrowe na boczniczy kolejowej mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego kwalifikacje określone w instrukcji organizacji i techniki pracy manewrowej POZ-9a i jest w dalszej części nazywany kierownikiem manewrów.

11.1.2. Kierownik manewrów – jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonanie pracy manewrowej na boczniczy. Stosowane sposoby pracy manewrowej powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego w odniesieniu do pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych.

11.1.3. Kierownik manewrów wykonuje manewry przy użyciu jednej lokomotywy i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej w przydzielonym rejonie manewrowym.

11.1.4. Kierujący manewrami odpowiada za bezpieczeństwo każdego wykonywanego ruchu manewrowego, dlatego wszystkie jazdy manewrowe na boczniczy, w tym przejazdy składów manewrowych podstawianych lub zabieranych z torów zdawczo-odbiorczych winny odbywać się na jego polecenie.

11.1.5. Kierujący manewrami , w szczególności odpowiada za przygotowanie składu manewrowego do jazdy po ułożonej przygotowanej drodze przebiegu dla zamierzonej jazdy, za podanie maszyniście lokomotywy manewrowej polecenia jazdy oraz za obserwację składu manewrowego i podawanie sygnałów maszyniście lokomotywy w czasie przetaczania składu manewrowego.

11.1.6. Kierownikiem manewrów na boczniczy jest uprawniony pracownik wykonywujący pracę manewrową przy pomocy lokomotywy manewrowej lub maszynista przewoźnika POZ BRUK w trakcie niepilotowanych jazd manewrowych oraz wprowadzania i wyprowadzania składów pociągowych na i z terenu boczniczy.

11.1.7. Kierownik manewrów na boczniczy powinien być zobowiązany do współpracy z kierownikiem manewrów przewoźnika , w czasie dokonywanej przez niego obsługi boczniczy, w tym zwłaszcza przy przyjmowaniu i zdawania wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym boczniczy.

11.1.8. Przed przystąpieniem do wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kierownik manewrów powinien:

- a. zgłosić swoją obecność kierownikowi boczniczy.
- b. zapoznać się z informacjami poprzednika o pracach niewykonanych przez zmianę poprzednią,
- c. zapoznać się z poleceniami nadzorującego manewry i operatywnym planem pracy manewrowej
- d. sprawdzić skład drużyny lokomotywowej oraz stan jej sprawności psychofizycznej, przepisowe ubranie , ich wyposażenie w odzież ochronną oraz w przybory sygnałowe,

- e. sprawdzić osygnalizowanie i wyposażenie lokomotywy oraz stan i działanie urządzeń łączności bezprzewodowej stosowanej przy manewrach
- f. zapoznać się ze stanem torów w swoim rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości ewentualnie zamknięcia , zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, usytuowanie taboru w granicach ukresu,
- g. ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią ładunkiem przesuniętym, wykolejonych, uszkodzonych przetrzymanych z pilnym ładunkiem,
- h. sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, oświetlenia i urządzeń łączności,
- i. bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów:
 - ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim : drużynę lokomotywowa i ewentualnie innych pracowników jeśli są oni zobowiązani postanowieniami regulaminu pracy boczniczy kolejowej do jego znajomości np. obsługującej urządzenia zainstalowane przy torach boczniczy lub pojazdy ładunkowe,
 - sprawdzić czy nie ma aktualnie przeszkód do uruchomienia pojazdów kolejowych,

11.1.9. W czasie wykonywania pracy na boczniczy do obowiązków kierownika manewrów należy:

- a. obsługa zwrotnic i wykolejnic, które zgodnie z regulaminem pracy boczniczy kolejowej przypisane są do obsługi drużynie manewrowej
- b. obsługi hamulców ręcznych
- c. zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem
- d. zabezpieczenia pojazdów kolejowych na czas manewrów
- e. przyjmowanie i zdawanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym
- f. obsługa punktów ładunkowych na boczniczy
- g. kierowanie rozrzędem i zestawianiem składów manewrowych
- h. prowadzenie na bieżąco, schludnie i czytelnie dokumentacji związanej z wykonywanymi manewrami
- i. właściwe obsługiwanie oraz utrzymywanie w należyłym stanie powierzonych urządzeń łączności, przyborów sygnałowych i innego sprzętu
- j. w razie wypadku podczas manewrów:
 - udzielenie pierwszej pomocy poszkodowanym
 - wezwanie pierwszej pomocy dla poszkodowanych
 - zgłoszenie wypadku nadzorującemu manewry kierownikowi boczniczy, podając zwięzłą informację o rozmiarach i skutkach wypadku oraz jego przyczynach itp.
 - do czasu przybycia przełożonych wstrzymanie pracy i zabezpieczenie śladów wypadku przed zatarciem
 - dalszą pracę manewrową kierujący manewrami może wznowić dopiero po zaistnieniu warunków jej bezpiecznego prowadzenia, na polecenie kierownika boczniczy,

11.1.10. W warunkach techniczno-eksploatacyjnych boczniczy kierujący manewrami lub na jego polecenie manewrowy (po wcześniejszym powiadomieniu maszynisty lokomotywy manewrowej) może jednoosobowo wykonać następujące prace manewrowe:

- z włączonym hamulcem zespolonym
 - przestawić z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy manewrowe o długości do 150 m.
 - wyciągnąć lub spychać bez zmiany kierunku jazdy z toru dojazdowego na tor zdawczo-odbiorczy lub z toru zdawczo-odbiorczego na tor ładunkowy oraz odwrotnie z toru ładunkowego na tor zdawczo-odbiorczy lub z toru zdawczo-odbiorczego na tor dojazdowy, oraz podciągnąć lub popychać na torze ładunkowym składy manewrowe o długości ograniczonej długością użyteczną najkrótszego toru na którym wykonuje się manewry pod warunkiem, że lokomotywa manewrowa i pracownik wyciągający lub spychający skład posiadają sprawną łączność radiotelefoniczną, maksymalna długość wyciąganego lub spychanego składu powinna być określona w regulaminie pracy boczniczy,
- przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego najwyżej 4 wagony,

- 11.1.11. Podczas pracy w warunkach zimowych lub innych trudnych atmosferycznie kierujący manewrami powinien sprawdzić:
- posypywanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przedmiotów dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy
 - prawidłowe działanie zwrotnic i wykolejnic
 - oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu
 - widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach
- 11.1.12. Drużyna manewrowa wykonująca w okresie zimowym pracę manewrową na bocznicach, w czasie obsługi torów i punktów ładunkowych bocznic, powinna posiadać na lokomotywie manewrowej przybory do usuwania śniegu i lodu ze zwrotnic przestawianych ręcznie przez drużynę manewrową.
- 11.1.13. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów na bocznicach, powinien sprawdzić czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
- 11.1.14. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej, wykonywanie czynności przez szkolonego może odbywać się tylko pod bezpośrednim i stałym nadzorem kierownika manewrów. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny być mu uprzednio pokazane z omówieniem grożącego niebezpieczeństwa w razie niezastosowania się do ich prawidłowego sposobu wykonywania.
- 11.1.15. Kierownik manewrów dba by praca manewrowa na bocznicach była wykonywana przez drużynę manewrową i lokomotywową zgodnie z postanowieniami kolejowych przepisów wewnętrznych i regulaminu pracy bocznic kolejowej.
- 11.1.16. Manewrowy – do podstawowych obowiązków manewrowego należy:
- rozprzęganie i sprzęganie taboru
 - przestawianie zwrotnic rozjazdów ręcznych na polecenie ustawiacza,
 - hamowanie taboru manewrowego
 - zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem
 - wykonania innych zleconych czynności przez ustawiacza zgodnie z posiadanymi kompetencjami
- 11.1.17. Przed przystąpieniem do pracy powinien:
- zgłosić się u kierującego pracą manewrową na bocznicach kierującego manewrami ustawiacza w stanie trzeźwym i wypoczętym, przepisowo ubranym z niezbędnymi do pracy przybarami sygnałowymi i nie później niż to wynika z ustalonego porządku pracy manewrowej na dany dzień i zmianę,
 - na polecenie kierującego manewrami obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - które tory są wolne
 - jaki jest stan zapełnienia toru
 - czy wagony połączone są na sprzęgi
 - czy pozostawione wagony na postój lub poszczególne punkty ładunkowe są prawidłowo zabezpieczone
 - czy pod kołami wagonów nie ma płoz hamulcowych lub innych przedmiotów, które przed uruchomieniem składu manewrowego mogą spowodować jego wykolejenie,
 - czy na torach nie znajduje się wykolejony tabor lub uszkodzony
 - czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu na bocznicach
- 11.1.18. Maszynista lokomotywy manewrowej – obsługujący pojazd trakcyjny podczas wykonywania pracy manewrowej na bocznicach wykonuje polecenia kierującego manewrami.
- 11.1.19. Maszynista pojazdu trakcyjnego powinien znać kierownika manewrów i wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są one sprzeczne z postanowieniami niniejszych przepisów i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru,

- 11.1.20. Maszynista powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej , nie został podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z niniejszymi przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
- 11.1.21. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być realizowane , jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
- 11.1.22. Maszynista powinien odmówić wykonania polecenia kierownika manewrów albo innego wyznaczonego do prowadzenia manewrów pracownika , jeżeli polecony ruch manewrowy lub podany sygnał stwarza zagrożenie bezpieczeństwa manewrów.
- 11.1.23. Prędkość jazd manewrowych na bocznicach maszynista powinien zawsze dostosować do obiektywnie istniejących warunków eksploatacyjnych na bocznicach; w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej, warunków atmosferycznych, pory roku i dnia oraz nie przekraczać prędkości ustalonych w niniejszych przepisach oraz regulaminie pracy bocznic.
- 11.1.24. Polecenie zatrzymania i zmniejszenie prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
- 11.1.25. W przypadku jakiegokolwiek niebezpieczeństwa i zauważenia zagrożenia bezpieczeństwa wykonywanego ruchu manewrowego należy prędkość danej jazdy manewrowej niezwłocznie zredukować do bezpiecznej, albo zatrzymać manewrujący tabor. Zachowanie bezpiecznej prędkości jazd manewrowych w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej wykonywanej na bocznicach.
- 11.1.26. Maszynista pojazdu trakcyjnego wykonujący manewry na bocznicach powinien bacznie obserwować przedpole jazdy , w tym w szczególności zwracać uwagę na sygnały i wskaźniki i ściśle się do nich stosować; prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic itp.; a ponadto powinien upewnić się czy : na drodze nie ma przeszkód do jazdy (np. ludzi na torze, nałożonych na tor wykolejnic, przebywania na torze lub w jego skrajni pojazdów drogowych lub sprzętu służącego do prac ładunkowych, remontowych, naprawczych, budowlanych, pozostających części urządzeń ładunkowych lub innych urządzeń w skrajni taboru, zanieczyszczonych usypami lub innymi rzeczami torów itp.); pojazdy kolejowe na sąsiednich torach znajdują się w granicach ukresów; czy ruch manewrowy wykonywany jest zgodnie z wcześniejszym omówieniem pracy manewrowej,
- 11.1.27. Maszynista pojazdu kolejowego z napędem obowiązany jest podać sygnał Rp 1 „Baczność” przed każdym uruchomieniem pojazdu trakcyjnego podczas jazd manewrowych przez miejsca gdzie pracują ludzie.
- 11.1.28. Podczas manewrowania maszynista powinien utrzymywać kontakt wizualny z kierującym manewrami, a gdy nie jest to możliwe dopuszcza się wówczas przekazywanie sygnałów za pomocą urządzeń radiołączności.
- 11.1.29. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie spalinowej , zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
- 11.1.30. Obowiązki spedytora zostały określone w dwustronnych umowach zawartych pomiędzy bocznicą a przewoźnikiem kolejowym i stanowią osobny załącznik do regulaminu.
- 11.1.31. Obowiązki pracowników odpowiedzialnych za utrzymanie infrastruktury kolejowej zostały określone w dwustronnych umowach zawartych pomiędzy bocznicą a firmami zewnętrznymi i stanowią osobny załącznik do regulaminu.

11.2. Procedury przy wypadku kolejowym na torach bocznicach.

- 11.2.1. Przez wypadek kolejowy rozumie się niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; 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.
- 11.2.2. Każdy pracownik związany z transportem kolejowym, w tym również pracownik użytkownika bocznicy, który zauważył, że może dojść do wypadku lub dowiedział się o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym bezpieczeństwa pracy manewrowej, powinien użyć wszelkich możliwych środków, aby mu zapobiec, a gdy jest to możliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
- 11.2.3. Każda osoba po stwierdzeniu zaistnienia wypadku kolejowego, niezależnie czy jest pracownikiem użytkownika bocznicy czy nie, jest obowiązana osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt swojemu przełożonemu lub bezpośrednio pracownikowi bocznicy (jeśli nie jest to możliwe to za pośrednictwem innych osób) używając do tego celu wszelkich dostępnych środków.
- 11.2.4. W przypadku zauważenia przeszkody, mogącej zagrozić bezpieczeństwu ruchu kolejowego, każda osoba, a zwłaszcza pracownik użytkownika bocznicy powinien przedsięwziąć stosowne środki w celu jej usunięcia , a jeśli tego natychmiast nie można wykonać należy zagrożone miejsce osłonić sygnałem D 1 „STÓJ” i wezwać pomoc.
- 11.2.5. W razie zaistnienia wypadku kolejowego kierujący manewrami oraz pozostali członkowie drużyny manewrowej i lokomotywowej zobowiązani są do:
- a. udzielenia pierwszej pomocy poszkodowanym
 - b. wezwania pierwszej pomocy dla poszkodowanych
 - c. zgłoszenie wypadku kierownikowi bocznicy, podając zwięzłą informację o rozmiarach i skutkach wypadku oraz jego przyczynach.
 - d. do czasu przybycia przełożonych wstrzymania pracy manewrowej i zabezpieczenia śladów wypadku przed zatarciem
 - e. dalszą pracę manewrową kierujący manewrami może wznowić dopiero po zaistnieniu warunków jej bezpiecznego prowadzenia na polecenie kierownika bocznicy.
- 11.2.6. Kierujący manewrami bocznicy po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu wypadku na bocznicy, jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie swojego przełożonego i dyżurnego ruchu stacji Rokietnica w przypadku powstania utrudnienia w obsłudze bocznicy lub uszkodzenia infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.
- 11.2.7. Dalsze postępowanie związane ze zgłoszeniem zależy od skutków wypadku, przy czym kierujący manewrami na bocznicy , który otrzymał zgłoszenie o wypadku ma obowiązek:
- a. jeśli są ofiary w ludziach, wezwać pogotowie ratunkowe o ile nie wezwano pogotowia wcześniej,
 - b. zgłosić niezwłocznie wypadek przedstawicielowi kierownictwa bocznicy,
 - c. wezwać straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i medycznego,
 - d. zawiadomić przedstawiciela przewoźnika kolejowego w przypadku udziału w wypadku pracowników, pojazdów kolejowych przewoźnika
 - e. zamknąć tor, na którym powstała przeszkoda w ruchu
 - f. zażądać od kierownictwa bocznicy, dyżurnego ruchu stacji Kobylnica, dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu, stosownie do potrzeb, innej pomocy.

- 11.2.8. Zawiadamiając o wypadku należy podać miejsce , czas , opis wypadku i jego skutki, przy czym brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić akcji ratunkowej.
- 11.2.9. Komisja prowadząca postępowanie powinna niezwłocznie udać się na miejsce wypadku w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku.
- 11.2.10. Do czasu przybycia komisji powypadkowej nie wolno wkolejać taboru, usuwać skutków wypadku ani też zacierać jego śladów.
- 11.2.11. W skład komisji powypadkowej wchodzi osoby wyznaczone przez Zarząd Spółki oraz przez innych kierowników jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym na bocznicach, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku.
- 11.2.12. Komisja prowadzi postępowanie powypadkowe pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem postępowania.
- 11.2.13. Zarząd Spółki POZ BRUK powołuje pisemnie osoby do brania udziału w pracach komisji powypadkowych jako przedstawiciela użytkownika bocznic.

11.3. Postępowanie w przypadku zaistnienia pożaru na bocznicach.

- 11.3.1. W przypadku zauważenia pożaru na bocznicach należy spowodować podawanie sygnału alarmowego A 2 „POŻAR” (jeden długi i dwa krótkie, powtarzane wielokrotnie, dźwięki syreny alarmowej, gwizdanki lokomotywy manewrowej) wszelkimi dostępnymi środkami i urządzeniami sygnałowymi.
- 11.3.2. W następnej kolejności należy podjąć następujące działania: niezwłocznie zawiadomić najbliższą jednostkę PAŃSTWOWEJ STRAŻY POŻARNEJ. Wszyscy pracownicy wolni od pracy , którym warunki na to pozwalają winni stawić się do dyspozycji kierującego akcją pożarową, w razie pożaru wagonów, magazynów itp. Obowiązkiem kierownika manewrów, manewrowego i maszynisty lokomotywy manewrowej bocznic jest oddzielić w miarę możliwości wagony zagrożone pożarem i przystąpić do gaszenia pożaru dostępnymi środkami, zachowując przy tym bezpieczeństwo osobiste.
- 11.3.3. Obok miejsca pożaru należy wstrzymać wszelkie prace ładunkowe oraz przerwać ruchy manewrowe z taborami, nie mające na celu działań opisanych wyżej, a pracowników ostrzec o istniejącym niebezpieczeństwie.
- 11.3.4. Wszystkich pracowników zatrudnionych na terenie bocznic obowiązują postanowienia instrukcji przeciwpożarowej zatwierdzonej przez Zarząd Spółki.

11.4. Podstawowe postanowienia dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy.

- 11.4.1. Przestrzeganie porządku na bocznicach, każda osoba przebywająca na bocznicach obowiązana jest przestrzegać przepisy bezpieczeństwa wynikające z niniejszego regulaminu, a także stosować się do ogólnie obowiązujących w przedsiębiorstwie przepisów porządkowych. Przechodzenie przez tory kolejowe na bocznicach jest dozwolone przez przejścia do tego celu przeznaczone, przy przechodzeniu należy zwracać baczność uwagę na ruch taboru kolejowego mogący zagrażać bezpieczeństwu osobistemu i stosować się do wskazówek kierującego manewrami. Przebywanie na torach bocznic bez uzasadnionej konieczności jest zabronione. Nie wolno stąpać po główce szyny, zabronione jest również przechodzenie toru po rozjazdach.
- 11.4.2. Skrajnia BHP na bocznicach wzdłuż torów powinna być zachowana wolna przestrzeń o szerokości minimum 1,50 metra licząc od główki szyny zewnętrznej. W obrębie tej przestrzeni nie wolno składować żadnych przedmiotów i materiałów. Zbiorniki paliwa powinny być zabezpieczone przed niepożądanym otwarciem przez osoby niepowołane, a wlew i spusty paliwa powinny uniemożliwiać niekontrolowany wyciek lub wylew. W czasie obsługi miejsc ładunkowych bocznic wszelka praca ładunkowa musi być

przerwana, przewody transportowe odłączone , zawory zamknięte a pracownicy i inne osoby znajdujące się tam powinny być ostrzeżeni i odsunięci poza skrajnię taboru.

11.4.3. Przechodzenie przez tabor i jazda na taborze, przechodzenie po zderzakach i ciągłach pomiędzy sprzęgniętymi wagonami i pod nimi jest zabronione. Wejście i wyjście pod i pomiędzy wagonów , sprzęganie i rozprzęganie taboru, dozwolone jest w sytuacji gdy tabor nie znajduje się w ruchu. Jazda na zderzakach, sprzęgach i dachach wagonów oraz lokomotyw jest zabroniona. Jazda na stopniach taboru dozwolona jest tylko dla pracowników drużyny manewrowej wyłącznie w sytuacjach wynikających z potrzeby wykonania określonych manewrów i zgodności z przepisami bezpieczeństwa ruchu kolejowego, za wyjątkiem miejsca o ograniczonej skrajni i obok urządzeń załadunkowych.

12. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH.

12.1. Numery telefonów przydatne w bieżącej działalności boczniczy przedstawiono w tabeli poniżej:

I.p.	Określenie abonenta	Numer telefonu
1.	Pełnomocnik Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym POZ BRUK	509 315 643
2.	Kierownik boczniczy	667 645 901
3.	Spedytor bocznicowy	667 645 901
4.	Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu Ul. Aleja Niepodległości 8, (Sekretariat)	616 331 300
5.	Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu Ul. Aleja Niepodległości 8	616 331050 lub 616 331 058
6.	Naczelnik Sekcji Eksploatacji Gniezno Ul. Dworcowa 7A Gniezno	784 533 691
7.	Dyżurny ruchu stacji Kobylnica – telefon stacjonarny Dyżurny ruchu stacji Kobylnica – telefon w sieci komórkowej	616 337 256
8.	Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu ul. Górecka 1	617 207 630
9.	Państwowa Straż Pożarna	998, 112
10.	Policja	998, 112

13. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

13.1. Rozdzielnik regulaminu

13.1.1. Niniejszy Regulamin został opracowany w 6-ciu egzemplarzach , które rozdzielono następująco:

- a. egzemplarz nr 1 – Pełnomocnik Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Transporcie Kolejowym POZ BRUK

- b. egzemplarz nr 2 – kierownik bocznicy POZ BRUK
- c. egzemplarz nr 3 – drużyna manewrowa bocznicy POZ BRUK
- d. egzemplarz nr 4 – PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Poznań
- e. egzemplarz nr 5 – PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji Gniezno
- f. egzemplarz nr 6 - Dyrektor UTK

13.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

13.2.1. Niniejszy regulamin obowiązuje od dnia zatwierdzenia przez Prezesa Spółki.

13.2.2. Regulamin pracy bocznic kolejowej musi być utrzymany w stanie aktualnym. Zmiany i uzupełnienia mogą być naniesione po uprzednim uzgodnieniu ich treści z PKP S.A. z Zakładem Linii Kolejowych w Poznaniu,

13.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

13.3.1. Z postanowieniami regulaminu muszą być dowodnie zapoznani wszyscy pracownicy zatrudnieni przy pracy manewrowej oraz pracownicy związani z transportem na bocznic kolejowej.

13.3.2. Wnoszone zmiany i uzupełnienia muszą być wprowadzone do wszystkich egzemplarzy regulaminu, a treść zmian muszą przyjąć do dowodnej wiadomości pracownicy, którzy pracą na bocznicy związani są z transportem bocznicy.

13.3.3. Pracownik wyznaczony przez Prezesa Spółki odpowiedzialny jest za wprowadzenie w życie i przestrzeganie przez pracowników postanowień niniejszego Regulaminu.

14. PRZYJĘCIE TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA

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

15. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

15.1. Wykaz pracowników zapoznanych z treścią regulaminu pracy boczniczy kolejowej

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

19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				