

REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA
ENERGETYKI CIEPLNEJ Sp. z o.o.
W OLSZTYNIE

UZGODNIŁ

ZATWIERDZIŁ

Regulamin sporządzono w 5 jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera 43 strony ponumerowane

Olsztyn – 2016 r.

SPIS TRESCI

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU.....	4
1.2. PRAWNA EKSPLOATACJA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	5
1.3. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU.....	6
1.4. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	6
1.5. WSPÓŁUŻYTKOWNICY BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	6
1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	6
1.7. ZAKRESU STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH, ZATWIERDZONYCH PRZEZ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO.....	7
1.8. ZAKRESU STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH, JEŻELI ZOSTAŁY ONE POZYSKANE, OD ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYM BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA LUB PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO OBSŁUGUJĄCEGO BOCZNICĘ.....	7

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ.....

2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ ZE WSKAZANIEM MIEJSCA ODGAŁĘZIENIA OD LINII KOLEJOWEJ, Z KTÓRĄ BOCZNICA JEST POŁĄCZONA.....	8
2.2. OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA.....	8
2.3. LOKALIZACJA PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO.....	8
2.4. TOROWISKA BOCZNICOWE-ICH UKŁAD, NUMERACJA, PRZEZNACZENIE, DŁUGOŚCI OGÓLNE I UŻYTECZNE, POJEMNOŚĆ ORAZ ICH POCHYLENIE PODŁUŻNE.....	9
2.5. RODZAJE I TYPY ROZJAZDÓW ORAZ SKRZYŻOWAŃ TORÓW, POŁOŻENIE ZASADNICZE ROZJAZDÓW W TORACH, SPOSÓB PRZESTAWIANIA ZWROTNIC ROZJAZDÓW.....	11
2.6. WYKOLEJNICE, ICH POŁOŻENIE ZASADNICZE I SPOSÓB ICH NASTAWIANIA.....	11
2.7. UZALEŻNIENIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC.....	11
2.8. PRZYPORZĄDKOWANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC DO OKRĘGÓW NASTAWCZYCH.....	11
2.9. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM.....	12
2.11. PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN.....	12
2.12. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	12
2.13. PUNKTY ŁADUNKOWE.....	12
2.14. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE.....	12
2.15. WAGI WAGONOWE.....	12
2.16. BRAMY KOLEJOWE.....	13
2.17. SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU ORAZ SKRAJNIKI.....	13
2.18. LOKALIZACJA BUDOWLI LUB URZĄDZEŃ, DLA KTÓRYCH NIE JEST ZACHOWANA SKRAJNIA.....	13
2.19. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE.....	13
2.20. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE.....	13
2.21. TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY ORAZ TABOR KOLEJOWY SPECJALNY, URZĄDZENIA I ŚRODKI JEGO UTRZYMANIA.....	13
2.22. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI.....	14

3. ZASADY RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRĄ BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA, OPRACOWANE W OPARCIU O PRZEPISY DOTYCZĄCE TEGO ZAGADNIENIA OBOWIĄZUJĄCE U ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	14
4.1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.....	14
4.2. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONYWANIA.....	15
4.3. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH.....	15
4.4. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNE.....	15
4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH.....	16
4.7. RUCH LOKOMOTYW UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYM BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA.....	16

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....

5.1. PODZIAŁ BOCZNICY KOLEJOWEJ NA REJONY MANEWROWE.....	16
5.2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZDU MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	16
5.3. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	17
5.4. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM.....	17

5.5. SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW.....	17
5.6. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	17
5.7. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	17
5.8. JAZDY MANEWRÓW PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W PZIOŚIE SZYN.....	18
5.9. DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWRÓW BEZ OBSADZENIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WŁĄCZENIA HAMULCÓW ZESPLONYCH..	18
5.10. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIACNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW.....	18
5.11. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW.....	19
5.12. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE.....	20
5.13. ZABEZPICZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM.....	20
6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRÓW NA BOCZNICY KOLEJÓWJ.....	20
6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWRÓWJ.....	20
6.2. ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRÓWJ.....	21
6.3. CZYNNOŚCI ŁADUNKÓW ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY.....	22
6.4. WĄŻENIE WAGONÓW.....	23
6.5. PRACA MANEWRÓW W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH.....	23
6.6. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRÓWJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH.....	23
7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIÓRCZYM.....	26
7.2. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH NA PUNKT ZDAWCZO-ODBIÓRCZY.....	26
8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	26
9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJÓWJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJÓWJ.....	28
10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJÓWJ NA BOCZNICY (ŁĄCZNIE Z PRACAMI ZWIĄZANYMI Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOLEJÓWJ ZLOKALIZOWANEJ NA BOCZNICY).....	29
11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJÓWJ NA BOCZNICY.....	30
12. POSTĘPOWANIA W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJÓWJ.....	37
13. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJÓWJ, Z TORAMI KTÓREGO BOCZNICA KOLEJÓWJ JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJÓWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ KOLEJÓWJ.....	39
14. POSTANOWIENIA KOŃCÓWE.....	40
14.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU.....	40
14.2. OBOWIĄZEK WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU.....	40
14.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA.....	40
15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	42
16. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU.....	42
16.1. PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJÓWJ.....	43

1. Postanowienia ogólne

1.1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - tekst jednolity Dziennik Ustaw Nr 16, poz. 94 z dnia 01 lutego 2007 r. z późniejszymi zmianami;
- Ustawa z dnia 22.07.2006r o zmianie ustawy o transporcie kolejowym;
- Ustawa z dnia 11.09.2015r poz.1741 o zmianie ustawy o transporcie kolejowym,
- Ustawa z dnia 25.09.2015r poz.1753 o zmianie ustawy o transporcie kolejowym,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dziennik Ustaw Nr 156, poz. 1118 z dnia 17. 08. 2006 r.);
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw Nr 50, poz. 601 z 2000 r.) wraz z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji – Dziennik Ustaw Nr 172, poz. 1444 z dnia 9 września 2005 r.;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie – Dziennik Ustaw Nr 33, poz. 144 z dnia 20 marca 1996 r.;
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym – Dziennik Ustaw Nr 132, poz. 839 z dnia 24 lipca 2008 r.;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra – Dz. U. Nr 59 poz. 301;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz.U. z 2016 r. poz. 369);
- Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI.2010.3.8 z 26 lutego 2010r.).

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. **Dz. U. 1998 nr 151 poz. 987,**
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazu typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, na które są wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (**Dz. 2012 nr 0 poz. 911**).

Celem opracowania regulaminu pracy boczniczy MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie jest określenie podstawowych norm i wymogów, zasad organizacji pracy, prowadzenia ruchu, utrzymanie kolejowych urządzeń stałych, taboru, metod pracy i spełnienia nadzoru oraz przedstawienie ich w sposób usystematyzowany i zrozumiały.

W regulaminie zamieszczono szczegółowe postanowienia wynikające z konieczności dostosowania ogólnie obowiązujących Rozporządzeń Ministra Infrastruktury do warunków miejscowych. Dla osiągnięcia pełnego bezpieczeństwa taboru na boczniczy oraz bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników i maksymalnej zdolności przerobowej konieczne jest:

- przestrzeganie przez wszystkich zatrudnionych pracowników boczniczy postanowień niniejszego regulaminu,
- przeświadczenie wszystkich pracowników, że praca manewrowa jest częścią składową procesu produkcyjnego, od którego zależą osiągnięte wyniki produkcyjne.

Wszystkie wydane zarządzenia i wskazówki dotyczące organizacji pracy i ruchu kolejowego na boczniczy winny odpowiadać ściśle postanowieniom niniejszego regulaminu opracowanego w oparciu o Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz specyficzne warunki lokalne.

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

Postanowienia niniejszego regulaminu mają zastosowanie tak do taboru PKP Cargo jak i dzierżawionego lub stanowiącego własność użytkownika boczniczy lub innego licencjonowanego przewoźnika.

1.2. Prawna eksploatacja boczniczy kolejowej

Bocznica eksploatowana jest na podstawie:

1. Umowy Nr CTHE-50/B/2014 z dnia 10.06.2014r zawartej pomiędzy PKP CARGO Oddział Regionalny w Gdyni, ul. Celna 3, 81-337 Gdynia z jednej strony, a Miejskim Przedsiębiorstwem Energetyki Ciepłej Spółka z o.o., 10-710 Olsztyn, ul. Słoneczna 46 - z drugiej strony na:

1. PKP CARGO SA zobowiązuje się podstawiać/zabierać próżne oraz ładowne wagony

na/z punktu zdawczo-odbiorczego bocznicy użyte w przewozach realizowanych przez PKP CARGO SA

2. Posiadacz bocznicy zobowiązuje się do przyjmowania wagonów przybyłych dla niego w stanie ładownym i próżnym oraz zamówionych przez niego pod załadunek wagonów próżnych.

2. Umowy Nr C/16/03c/125/00/5555/07 z dnia 26.06.2007r zawarta pomiędzy:
Zakładem Linii Kolejowych ul. Lubelska 5, 10-404 Olsztyn a Miejskim Przedsiębiorstwem Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. ul. Słoneczna 46, 10-710 Olsztyn na dzierżawę:

- a) **tory:** nr 5 o długości 727 mb,
 nr 7 o długości 632 mb,
 nr 23 o długości 38 mb,
 nr 101 o długości 450 mb,
wstawki: Rz 3-Rz 4, Rz 11- Rz 12, Rz 12- Rz 13, Rz 13 -Rz 14 o ogólnej
 długości 450 mb,
b) **rozjazdy:** Rz nr 3, 4, 11, 12, 13 – 5 szt.
c) **grunt kolejowy** zajęty przez infrastrukturę kol. – 8 344 m²
d) **koziół oporowy** – 1 szt.

1.3. Zakres obowiązywania regulaminu

Postanowienia niniejszego regulaminu obowiązują wszystkich pracowników związanych z kolejowym procesem przewozowym na bocznicy.

Wszystkie wydane zarządzenia i wskazówki dotyczące organizacji pracy i ruchu kolejowego na bocznicy winny odpowiadać ściśle postanowieniom niniejszego regulaminu.

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

Postanowienia niniejszego regulaminu mają zastosowanie tak do pojazdów kolejowych PKP, przewoźników jak i dzierżawionego lub stanowiącego własność użytkownika bocznicy.

1.4. Użytkownik bocznic kolejowej

Normalnotorowa bocznic Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Olsztynie, położona jest przy szlaku Gąglawki - Olsztyn linii nr 216 Działdowo – Olsztyn.

1.5. Współużytkownicy bocznic

Współużytkowników bocznic nie ma.

O ile zajdzie potrzeba i konieczność korzystania z bocznic przez inne Przedsiębiorstwo, niezbędne jest uzyskanie zgody Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie.

1.6. Przeznaczenie bocznic kolejowej

Bocznic przeznaczona jest i przystosowana do :

- przyjmowania i wyładunków wagonów, miałem węglowym oraz innych gatunków opału
- zwrot wagonów próżnych po rozładunku właściwemu przewoźnikowi oraz włączenie ich do ruchu kolejowego.

Przyjmowanie wagonów na terenie bocznic jak również przekazywanie wagonów z bocznic może odbywać się pojedynczo lub grupami wagonów w ramach ustalonego z PKP Cargo Zakład Przewozów Towarowych w Gdyni, Sekcja Przewozów i Ekspedycji w Olsztynie - planu obsługi punktu.

1.7. Zakresu stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

1. PRZEPISY PROWADZENIA RUCHU NA BOCZNICY KOLEJOWEJ MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA ENERGETYKI CIEPŁEJ SP. Z O.O. W OLSZTYNIE
decyzja Nr TTN-500-68/06/07 z dnia 14.09.2007r.
2. PRZEPISY SYGNALIZACJI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA ENERGETYKI CIEPŁEJ SP. Z O.O. W OLSZTYNIE
decyzja Nr TTN-500-70/06/07 z dnia 14.09.2007r,
3. PRZEPISY UTRZYMANIA NAWIERZCHNI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA ENERGETYKI CIEPŁEJ SP. Z O.O. W OLSZTYNIE -decyzja Nr TTN-500-69/06/08 z dnia 08.08.2008r,
4. INSTRUKCJA UTRZYMANIA SPALINOWYCH POJAZDÓW TRAKCYJNYCH PRZEDSIĘBIORSTWA ENERGETYKI CIEPŁEJ SP. Z O.O. W OLSZTYNIE,
Decyzja Nr TTN-501-29/07/08 z dnia 14.04.2008 r.

1.8. Zakresu stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice

Przepisów od zarządcy infrastruktury kolejowej nie pozyskiwano

2. Opis techniczny bocznicy kolejowej

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

Bocznica MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie odgałęzia się od toru głównego zasadniczego szlaku Gąglawki – Olsztyn Gł. rozjazdem nr 14 w km. 78,190 linii kolejowej nr 216.
Działdowo - Olsztyn Gł.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznica nie posiada posterunków ruchu i stanowi jeden rejon manewrowy.

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego

Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest na międzytorzu nr 5 i 7, 100 m za ukresem rozjazdu nr 3 i oznaczony jest tablicą z napisem "Punkt zdawczo – odbiorczy" ustawioną po prawej stronie toru Nr 5 patrząc od strony bocznicy.

Torem zdawczym jest tor nr 5, a odbiorczym tor nr 7.

Wagony przychodzące na bocznice zdawane są właścicielowi bocznicy na torze nr 5, a wagony zabierane z bocznicy przekazywane są dla PKP Cargo lub innym przewoźnikom na torze nr 7.

2.4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, długość ogólna i użyteczna, pojemność oraz ich pochylenie podłużne

1. Przedmiotem dzierżawy od ZLK w Olsztynie na podstawie umowy Nr C/16/03c/125/00/5555/07 z dnia 26.06.2007r są :

- e) tory: nr 5 o długości 727 mb,
 nr 7 o długości 632 mb,
 nr 23 o długości 38 mb,
 nr 101 o długości 450 mb,

wstawki: Rz 3-Rz 4, Rz 11- Rz 12, Rz 12- Rz 13, Rz 13 -Rz 14 o ogólnej
 długości 450 mb,

f) rozjazdy: Rz nr 3, 4, 11, 12, 13 – 5 szt.

g) grunt kolejowy zajęty przez infrastrukturę kol. – 8 344 m²

h) koziół oporowy – 1 szt.

Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość torów w metrach						Pojemność licząc 17 metrów na wagon
		Ogólna			Użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	zdawczy	PR-12	KOZ.OP.	788.39	U- 3	U- 12	693	40
7	odbiorczy	PR-11	PR-4	688.04	U-4	U-11	599	35
23	Żeberko ochronne	PR-13	KOZ.OP.	71.33	U-13	Z-1	10	-
101	Dojazdowy do bocznic	PR-3	PR-200	693.57	PR-3	PR-200	693	-
102	wyładunkowy	PR-200	PR-202	451.84	U-200	U-202	362	21
103	Dojazd do lok.	PR-200	KOZ.OP.	166.26	U-201	Brama Garażu	40	-
104	zeberkowy	PR-202	KOZ.OP.	40.75	U-202	Z-1	35	-
105	objazdowy	PR-201	PR-202	385.76	U-201	U-202	298	-
9	objazdowy	PR-13	PR-3	798.76	U-4	U-11	599	Zamknięty dla ruchu

ogółem 3329 96

OBJAŚNIENIE UŻYTYCH SKRÓTÓW:

U - ukres rozjazdu

Z -1 – miejsce ustawienia sygnałów

KOZ.OP.-koziół oporowy

PR-początek rozjazdu

Maksymalna pojemność bocznic wynosi –96 wagonów czteroosiowych.

Normalna pojemność bocznic, przy której będzie mogła być wykonywana praca w pełnym zakresie wynosi 60% maksymalnej pojemności bocznic, co stanowi 57 wagonów czteroosiowych

o długości po 17 mb/wagon.

Na dzierzawiony tor nr 5 o długości 693 m można jednorazowo postawić 40 wagonów czteroosiowych.

Pochylenie podłużne torów boczniczy.

Tory zdawczo – odbiorcze oraz tory bocznicowe od strony stacji Olsztyn Główny w kierunku boczniczy posiadają następujące wymiary:

- **Tor nr 5** – zdawczy, od styku rozjazdu nr 14 w poziomie na długości 171 m, wzniesienie 1,0 ‰ na długości 450 m, spadku 0,6 ‰ na długości 265 m do rozjazdu nr 3. Minimalny promień łuku $R=485$ m.
- **Tor nr 7** – odbiorczy, od styku rozjazdu nr 14 w poziomie na długości 171 m, wzniesienie 1,0 ‰ na długości 450 m, spadku 0,6 ‰ na długości 265 m do rozjazdu nr 3. Minimalny promień łuku $R=480$ m.
- **Tor nr 23** – żeberko ochronne, od styku rozjazdu nr 13 na całej długości w poziomie.
- **Tor nr 101** – dojazdowy do boczniczy, od styku rozjazdu nr 3 wzniesienie 0,5 ‰ na długości 385 m, wzniesienie 3,8 ‰ na długości 340 m do styku rozjazdu nr 200. Minimalny promień łuku $R=260$ m.
- **Tor nr 102** – wyładunkowy, od styku rozjazdu nr 200 wzniesienie 1,0 ‰ na długości 74 m, na pozostałej długości do styku rozjazdu nr 202 w poziomie. Minimalny promień łuku $R=220$ m.
- **Tor nr 103** – garażowy, od styku rozjazdu nr 201 w poziomie na całej długości do kozła oporowego w garażu. Minimalny promień łuku $R=300$ m.
- **Tor nr 104** – żeberkowy, od styku rozjazdu nr 202 w poziomie na całej długości do początku zasypki piaskowej kozła oporowego.
- **Tor nr 105** – objazdowy, od styku rozjazdu nr 200 wzniesienie 1,0 ‰ na długości 74 m, na pozostałej długości do styku rozjazdu nr 202 w poziomie. Minimalny promień łuku $R=290$ m.

2.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przedstawiania zwrotnic rozjazdów

Nr rozj i typ rozjazdu	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania	Wyposażenie	Oświetlenie	Uzależnienie
Tory zdawczo – odbiorcze i tor dojazdowy PKP					
3. S-49	na tor nr 5	ręcznie	latarnia	nie oświetlona	Niezależna
4. S-42	na tor nr 7	ręcznie	latarnia	nie oświetlona	Niezależna
11. S-42	na tor nr 7	ręcznie	latarnia	nie oświetlona	Niezależna
12. S-42	na tor nr 5	ręcznie	latarnia	nie oświetlona	Niezależna
13. S-49	na tor nr 23	ręcznie	latarnia	nie oświetlona	Uzależniona z rozj. Nr 14
14. S-49	na tor szlakowy	ręcznie	latarnia	nie oświetlona	Uzależniona z rozj. Nr 13
Tory bocznicowe MPEC					
200. S-42	na tor nr 102	ręcznie	latarnia	nie oświetlona	Niezależna
201. S-42	na tor nr 105	ręcznie	latarnia	nie oświetlona	Niezależna
202. S-42	na tor nr 102	ręcznie	latarnia	nie oświetlona	Niezależna

2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania

Na terenie bocznicy wykolejnic nie ma.

2.7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic

lp.	Nr zwrotnicy wykolejnicy	Zasadnicze położenie	Uzależniona z
1	Rozjazd nr 13	Na tor nr 23	Rozjazdem nr 14
2	Rozjazd nr 14	Na tor szlakowy	Rozjazdem nr 13

Klucz od rozjazdu nr 13 znajduje się w tablicy kluczowej w pomieszczeniu dyżurnego ruchu nastawni OLA stacji Olsztyn Gł.

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Bocznica nie posiada okręgów nastawczych.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Wszystkie rozjazdy na bocznicy nastawiane są ręcznie.

Wskaźniki zwrotnicowe, tarcze Z1 „STÓJ” usytuowane przed kozłami oporowymi są nieoświetlone. tory i rozjazdy nie posiadają izolacji zwrotnicowej
Rozjazd nr 13 uzależniony jest z rozjazdem nr 14 a klucze znajdują się w tablicy kluczowej na nastawni OLA stacji Olsztyn Gł. są własnością PKP PLK Olsztyn.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznicy nie ma kolejowych obiektów inżynieryjnych

2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

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

2.12. Oświetlenie bocznicy kolejowej

W czasie dokonywania pracy manewrowej w porze ciemnej tory zdawczo-odbiorcze nie są oświetlone. Dlatego drużyna manewrowa dokonująca obsługi torów zdawczo-odbiorczych jak i drużyna manewrowa bocznicy muszą być wyposażone w ręczne latarki do sprawdzenia stanu technicznego wagonów jak i ładunku. Natomiast tory bocznicowe muszą być czynne i prawidłowo oświetlone.

Punkt wyładunkowy jest oświetlony światłem elektrycznym, które zapala portier w budynku portierni.

2.13. Punkty ładunkowe

Dla składowania węgla, miału węglowego oraz koksu bocznica posiada jeden plac ładunkowy o długości 200 mb. Usytuowany z oby stron toru wyładunkowego nr 102.

2.14. Urządzenia ładunkowe

Bocznica posiada urządzenia do wyładunku węgla, miału węglowego oraz koksu:

- jedną wyładownicę typu WW 205a o wydajności 100-200 ton/godz., prędkość 15 m na minutę, zasilanie 300/380 WAT,
- Żuraw samojezdny typu 825M.

2.15. Wagi wagonowe

Wag wagonowych nie ma.

2.16. Bramy kolejowe

Na terenie bocznic kolejowej brama wjazdowa znajduje się nad torami nr 102, 103 i 105 w odległości 20 metrów od ukresu rozjazdu nr 201.

2.17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki

Istniejąca skrajnia budowli na obszarze całej bocznicy jest zgodna ze skrajnią obowiązującą na infrastrukturze stycznej zarządcy PKP PLK S.A., wg PN-69/K-02057 B. Skrajnia taboru obowiązuje wg PN-70/K-02056, natomiast skrajników na bocznicy nie ma.

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

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

2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice

Sygnały, wskaźniki i tablice na terenie bocznicy są zgodne z opracowaną INSTRUKCJĄ o prowadzeniu ruchu kolejowego i technice pracy manewrowej na bocznicy kolejowej. Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest na międzytorzu nr 5 i 7, 100 m za ukresem rozjazdu nr 3 i oznaczony jest tablicą z napisem "Punkt zdawczo – odbiorczy" ustawioną po prawej stronie toru Nr 5 patrząc od strony bocznicy.

2.20. Urządzenia i środki trakcyjne

Do wykonywania pracy manewrowej, bocznicza posiada dwie lokomotywy spalinowe LS 350E, typu (401D) o 3 osiach napędnych, mocy na cele trakcyjne 330 KM, rozstaw osi 2200 mm, całkowita długość ze zderzakami 10140 mm, ciężar w stanie służbowych 42t. Lokomotywa posiada hamulec powietrzny zespolony i dodatkowy, hamulec ręczny oraz szybkościomierz. Obsada lokomotywy jednoosobowa – maszynista. W czasie wykonywania pracy, lokomotywa powinna być wyposażona w apteczkę pierwszej pomocy i dwie płozy hamulcowe.

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

Użytkownik bocznicy nie posiada własnego taboru kolejowego.

2.22. Środki łączności

Łączność pomiędzy pracownikami bocznicy MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie, a stacją PKP PLK Olsztyn utrzymywana jest za pomocą kolejowej sieci telefonicznej .

Łączności radiotelefonicznej nie ma.

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

1.Kierownik manewrów przewoźnika uzgadnia z dyżurnym ruchu OLA konieczność obsługi bocznicy MPEC.

Dyżurny ruchu dysponujący nastawni OLA po otrzymaniu zgody od stacji Gąglawki na wyprawienie pociągu zdawczego obsługuje przycisk „zwlk. 802” i po zapaleniu się białej lampki na pulpicie wręcza kierownikowi manewrów pociągu zdawczego klucz od zamka rozjazdu nr 13 na bocznicy za pokwitowaniem w książce przebiegu R-142. Wyjazd pociągu odbywa się na sygnał „wolna droga” na semaforze wyjazdowym.

2.Drużyna pociągowa składa się z jednoosobowej drużyny trakcyjnej i jednego kierownika manewrów.

3.Po zatrzymaniu się pociągu przed rozjazdem nr 14 i zahamowaniu składu hamulcem zespolonym, kierownik manewrów układa drogę przebiegu na tor nr 5 przy odstawianiu wagonów lub na tor nr 7 przy zabieraniu wagonów

4.Po odstawieniu lub zabraniu wagonów kierownik manewrów zatrzymuje skład wagonów za rozjazdem nr 14, przekłada rozjazdy w położenie zasadnicze a klucz od rozjazdu nr 13 przekazuje dla dyżurnego ruchu dysponującego nastawni OLA stacji Olsztyn Gł. Wjazd pociągu na stację Olsztyn Gł. Odbywa się na sygnał „wolna droga” na semaforze wjazdowym.

4. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

4.1.Podstawianie wagonów na bocznice kolejową

Z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo-odbiorczego nr 5, PKP Cargo lub inny licencjonowany przewoźnik może jednorazowo podstawić dla MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie - maksymalnie 40 wagonów towarowych czteroosiowych.

4.2.Liczba obsług i czas ich dokonywania

Obsługa boczniczy lokomotywą PKP Cargo odbywa się zgodnie z planem obsługi boczniczy sporządzonym przez Naczelnik Sekcji Przewozów i Eksploatacji w Iławie. Plan obsługi opracowany jest po każdorazowej zmianie rozkładu jazdy pociągów. Ilość dokonywanych obsług wynika z planu obsługi. Ograniczeń co do pory obsługi boczniczy nie ma. Tory zdawczo - odbiorcze nie są oświetlone.

Pozaplanowa obsługa lub wjazd lokomotywy manewrowej PKP Cargo lub innego przewoźnika na punkt zdawczo - odbiorczy boczniczy jest dozwolona po uzgodnieniu takiej obsługi z bocznicą MPEC.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych

1. Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) pociągu oblicza się wg. wzoru:

$$M_{hw} = (M_o \times P_w) / 100$$

gdzie:

M_o – masa ogólna [t],

P_w – procent wymaganej masy hamującej,

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

2. Pojazdem kolejowym można przetaczać tabor w granicach siły pociągowej tego pojazdu.
3. Podstawianie lub zabieranie wagonów odbywa się na załączonym hamulcu zespolonym.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Największy dopuszczalny nacisk osi taboru na szyny toru zdawczo - odbiorczego przy uwzględnieniu:

- nawierzchni z szyn typu S – 42 i S-49 z jakiej zbudowane są tory bocznicowe
- maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego, bocznego i powierzchni tocznej szyn
- maksymalnego rozstawu podkładów co 65 cm
- maksymalną prędkość jazdy 10 km/godz.
- największy dopuszczalny nacisk taboru na szynę wynosi 196 kN/oś (20 ton/oś) przy przepisowym utrzymaniu torów.

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę promienie łuków i dopuszczalny nacisk osi taboru na szyny oraz ze względu

na to, że łuki wynoszą ponad 100 m po torach bocznicowych mogą kursować wagony o dowolnym rozstawie osi skrajnych.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej

Lokomotywy PKP Cargo lub innego licencjonowanego przewoźnika dokonujące obsługi mogą wjeżdżać tylko na tory zdawczo-odbiorcze nr 5 i 7. Za rozjazdem nr 3 ustawiona jest tablica "Kres jazdy lokomotyw".

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

Wyjazd lokomotyw bocznicy jest zabroniony.

5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

5.1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe

Bocznica kolejowa MPEC stanowi jeden rejon manewrowy

5.2. Maksymalne prędkości jazdy manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej

Manewry należy wykonywać z prędkością bezpieczną z zachowaniem należytej ostrożności tak, by nie ucierpieli ludzie i tabor, a ładunek nie uległ uszkodzeniu lub przesunięciu. Z uwagi na krótkie odcinki torów i inne utrudnienia jak: zabudowania zakładowe, łuki o małych promieniach itp. prędkość jazdy manewrowych nie może przekraczać **25 km/godz.** za wyjątkiem:

- **3 km/godz.** przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
- **3 km/godz.** przy przetaczaniu taboru za pomocą urządzeń mechanicznych,
- **5 km/godz.** przy przetaczaniu wagonów silnikowym pojazdem drogowym lub pchaniu wagonów lokomotywą bocznicową,
- **10 km/godz.** Podczas jazdy lokomotywy bocznicowej luzem lub ciągnionego przez nią składu po torach zdawczo-odbiorczych nr 5 i 7.

W razie niekorzystnych warunków atmosferycznych /silne opady śniegu, deszczu, mgła/ oraz podczas dojazdu lokomotywy lub grupy manewrowej do stojących wagonów, prędkość jazdy

manewrowych nie może przekraczać **3 km/godz.** Ograniczenie maksymalnej prędkości jazdy manewrowych podczas:

- pchania wagonów,
- przetaczania wagonów siłą ludzką

jest szczegółowo określona w dalszych punktach niniejszego regulaminu.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Wagony podczas manewrowania mogą być ciągnione lub spychane.

Podstawianie wagonów można wykonywać wyłącznie metodą odstawczą.

Praca manewrowa systemem odrzutu na wszystkich torach bocznicy jest zabroniona.

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

Podczas wykonywania manewrów, lokomotywa bocznicowa nie może znajdować się między wagonami, a tylko na początku lub końcu przetaczanego taboru.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw

Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, podwieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki i sprzęgów śrubowych na haki należy do obowiązków kierownika manewrów (ustawiacza) lub na jego polecenie manewrowego.

Z uwagi na bezpieczeństwo pracowników wykonywanie powyższych czynności na punkcie ładunkowym może być wykonywane tylko podczas postoju taboru.

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

Obsadę czynnej lokomotywy licencjonowanego przewoźnika i jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznicę.

Obsadę lokomotywy MPEC stanowi jeden maszynista a na lokomotywie znajdują się dwie płozy hamulcowe koloru czerwonego.

5.7. Obsada manewrowych i ich wyposażenie

Obsadę drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika i jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznicę.

Obsadę drużyny manewrowej MPEC stanowi jeden ustawiacz.

Ustawiacz/ kierownik manewrów boczniczy i przewoźnika powinien posiadać:

- upoważnienie do wykonywania czynności wydane przez przewoźnika,
- przybory sygnałowe: chorągiewkę sygnałową, gwizdek, w nocy latarkę sygnałową
- kask rękawice ochronne i kamizelkę ostrzegawczą

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

Przejazdów i przejść dla pieszych na terenie boczniczy kolejowej nie ma.

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

1. Każdy manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać sprawny hamulec ręczny i zespolony.
2. Lokomotywa połączona z wagonami hamulcem zespolonym może manewrować w granicach siły pociągowej lokomotywy.
3. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany ręcznie, należy obsadzić hamulec wagonów w miarę możliwości ładownych, nie mniej niż jeden hamulec ręczny na 12 osi. Należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych, które mają być obsadzone.
4. Bez obsady ręcznych hamulców wagonowych w jednej grupie można przetaczać 4 osie ładownego wagonu lub 12 osi wagonów próżnych o ciężarze 60 ton.

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

Warunki przetaczania wagonów siłą ludzką.

Przetaczanie ręczne wagonów stosuje się w razie awarii środków trakcyjnych do przestawiania wagonów przy placu na i wyładunkowym i w innych przypadkach, jeżeli użycie środka trakcyjnego jest niemożliwe lub nieuzasadnione.

Praca manewrowa wykonywana siłą ludzką w zakresie ograniczonym do najniezbędniejszych potrzeb może odbywać się na torze nr 102 boczniczy pod osobistym nadzorem uprawnionego pracownika z przestrzeganiem następujących zasad:

- pracowników zatrudnionych doraźnie przy przetaczaniu wagonów należy uprzednio pouczyć o sposobie przetaczania i zachowania niezbędnych warunków ostrożności,
- przetaczać można pojedyncze wagony,

- przy przetaczaniu wagonów siłą ludzką pracownicy nie powinni znajdować się ani przed ani za wagonem,
- przy przetaczaniu wagonów 2-osiowych na każdą oś należy wyznaczyć minimum 2-ch robotników,
- przy wagonach 4-ro osiowych po 3-ech robotników na 2-ie osie,
- wzdłuż torów boczniczy powinna być zachowana wolna przestrzeń o szerokości 2 metrów od zewnętrznej główki szyn. W obrębie tej przestrzeni nie wolno porzucać lub pozostawiać żadnych przedmiotów, które mogą utrudniać swobodne chodzenie pracownikom zatrudnionym przy pracy manewrowej.

Warunki przetaczania wagonów pojazdem drogowym.

Praca manewrowa wykonywana pojazdem drogowym w zakresie ograniczonym do najniezbędniejszych potrzeb może odbywać się na torze nr 102 boczniczy pod osobistym nadzorem uprawnionego pracownika z przestrzeganiem następujących zasad:

- przy przetaczaniu siłą pojazdem drogowym pojazd drogowy powinien znajdować się na zewnątrz toru,
- łańcuch lub lina powinny mieć długość co najmniej 2,5 m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia wagonu, a umożliwiając natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby,
- kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów ani manewrowego,
- nie wolno uderzać w stojący tabor w celu jego uruchomienia,
- w czasie przetaczania wagonu bez hamulca ręcznego przed wagonem powinien iść pracownik z płożą hamulcową, aby w każdej chwili zatrzymać wagon. W czasie przetaczania wagonu z hamulcem ręcznym należy go obsadzić – wówczas nie jest wymagane poprzedzenie go przez pracownika z płożą hamulcową.

Prędkość przetaczanych wagonów nie może przekraczać 5 km/h w razie przetaczania drogowym pojazdem silnikowym i 3 km/h w razie przetaczania innym środkiem i powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany.

Nie należy przetaczać wagonów w/w sposobami w przypadku pochylenia lub spadku toru powyżej 2,5 ‰.

Pchanie lub ciągnięcie wagonu za zderzaki jest zabronione.

5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

Zwrotnice znajdujące się na terenie boczniczy w czasie wykonywania manewrów nastawia kierownik manewrów boczniczy lub na jego polecenie manewrowy. Zwrotnice należy przestawiać tylko wtedy gdy jest ona wolna od taboru. Natomiast rozjazd nr 14 leżący w torze szlakowym a kierujący na teren boczniczy a uzależniony z rozjazdem nr 13 przekłada kierownik

manewrów przewoźnika dokonującego obsługi bocznicy po uprzednim pobraniu kluczy z nastawni dysponującej OLA stacji Olsztyn.

5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie

Na bocznicę stosowane są płozy hamulcowe typu P1-1 koloru czerwonego w ilości 4 sztuki oznaczone cechami właściciela bocznicy od nr 1 do 4, które znajdują się u właściciela bocznicy. Płozy uszkodzone winny być wycofane z eksploatacji. Nowe płozy wydane do eksploatacji otrzymują te same numery, jakie posiadały płozy wycofane.

Po zakończeniu pracy manewrowej płozy powinny być poukładane na wyznaczonym miejscu przez drużynę manewrową.

5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

Po zakończeniu pracy manewrowej na torach bocznicy, pozostawione na postój wagony powinny być zabezpieczone od samoczynnego przestawiania się (unieruchomione). Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem dokonuje się przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie, przyjmując następujące zasady:

- w każdej stojącej grupie tabor powinien być sprzęgnięty pomiędzy sobą,
- oprócz sprzęgania, należy zahamować hamulcem ręcznym jeden wagon, gdy grupa połączonych wagonów nie przekracza 10 wagonów, gdy brak jest wymaganych hamulców ręcznych, skrajne koła grupy taboru lub pojedynczego wagonu, należy podklinować płozami hamulcowymi,
- w razie braku jednego wagonu z czynnym hamulcem ręcznym, grupę tę należy zabezpieczyć płozami hamulcowymi.

Zabezpieczenia wagonów podczas obsługi punktu dokonuje kierownik manewrów PKP Cargo lub innego licencjonowanego przewoźnika.

6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

Wszystkie ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko na polecenie kierownika manewrów, który odpowiada za bezpieczne, terminowe, bezawaryjne i zgodne z przepisami wykonywanie pracy manewrowej.

Kierownikiem manewrów jest ustawicznik bocznicy lub inna osoba przez niego wyznaczona, posiadająca odpowiednie kwalifikacje i wymagane badania lekarskie. O zmianie kierownika manewrów należy każdorazowo zawiadomić maszynistę lokomotywy manewrowej.

Jednoosobowo wykonywanie pracy manewrowej dozwolone jest z zachowaniem obostrzeń wynikających z instrukcji.

. Pracownicy drużyny manewrowej przed objęciem służby zgłaszają się w pomieszczeniu socjalnym (schronisku), na terenie bocznic MPEC.

Zakres pracy manewrowej obejmuje:

- podstawianie i zabieranie wagonów na i z torów zdawczo-odbiorczych,
- obsługa punktów ładunkowych,
- zestawianie wagonów zdawanych dla PKP Cargo lub innego licencjonowanego przewoźnika w zwarte składy,
- wykonywanie innych czynności manewrowych na torach bocznic w zależności od potrzeb /np. przestawianie, dopychanie itp./.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

1. Organizacja pracy manewrowej podczas podstawiania i zabierania wagonów z punktu zdawczo - odbiorczego należy do kierownika manewrów /ustawiacza/ dokonującego obsługi.
2. Przed podaniem sygnału do wykonania ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się czy droga przebiegu jest ułożona prawidłowo, oraz czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu pracowników, osób postronnych, taboru i urządzeń na bocznic. Obowiązany jest on również zapoznać maszynistę lokomotywy w bezpośredniej rozmowie z planem pracy manewrowej oraz upewnić się o zrozumieniu przez nich poleceń wydanych do realizacji. Maszynista, gdy stwierdzi nieprawidłowość zagrażającą bezpieczeństwu, nie wykonuje wydanego polecenia, a o przeszkodach informuje kierującego manewrami.
3. Prędkość jazdy manewrowej na torze nr 5 – nie może być większa niż 10 km/h.
4. Przy prowadzeniu pracy manewrowej, kierownik manewrów winien stale zwracać uwagę na należyte przyleganie iglic do opornic w celu uniknięcia dwutorowej jazdy taboru,
 - na prawidłowe nastawienie zwrotnic,
 - aby w czasie manewrów na torach nie znajdowały się osoby nie biorące udziału w pracy manewrowej lub osoby postronne,
 - tabor stojący na sąsiednich torach, czy nie znajduje się przed ukresami torów,
 - czy w bezpośrednim sąsiedztwie toru nie są złożone materiały mogące spowodować uszkodzenia lub wykolejenia taboru lub być powodem wypadku z pracownikiem,
 - czy pod kołami wagonu, który ma być przetoczony, nie znajdują się płozy hamulcowe lub inne przeszkody. W razie niemożności usunięcia płoza, należy z zachowaniem wyjątkowych ostrożności, po uprzedzeniu maszynisty, wykonać odpowiedni ruch taborem,
 - aby sprzęganie i rozprzęganie taboru odbywało się tylko na postoju,
 - aby wagony w stanie zahamowanym nie były przetaczane,
 - na bezwzględne doprowadzenie rozjazdów do zasadniczego położenia po zakończonej jeździe.

Niezależnie od powyższego, ustawiacz powinien stale znajdować się po stronie maszynisty i w odległości od niego zapewniającej ustne porozumiewanie się.

5. Przy zabieraniu wagonów z punktu na i wyładunkowego należy uprzednio sprawdzić czy:
 - wagony zostały równomiernie obciążone ładunkiem,
 - wagony nie zostały przeciążone ponad ich nośność,
 - na wagonach otwartych ładunek nie wystaje poza skrajnię,
 - czy na wagonach samowyładowniczych kłapy są zamknięte, czy zasuwki są odpowiednio zabezpieczone oraz czy bolce zabezpieczające mechanizm wywrotnicy są właściwie założone.
6. Przy spychaniu wagonów, bez względu na cel takiej jazdy lub miejsce, zawsze na pierwszym spychanym wagonie winien znajdować się pracownik drużyny manewrowej dla obserwowania drogi jazdy i sygnalizowania prędkości oraz kres jazdy.
7. Przy dojeżdżaniu do wagonów należy prędkość jazdy zmniejszyć do 3 km/godz., a w porze ciemnej i podczas silnej mgły przed pierwszym wagonem stojącej grupy wagonów, powinien znajdować się pracownik drużyny manewrowej z oświetloną ręczną latarką sygnałową.
8. Przy obsłudze punktu ładunkowego, w toku dokonywania operacji ładunkowych, należy uprzednio powiadomić pracowników wykonujących pracę ładunkową o mającej odbyć się obsłudze w celu zagwarantowania ich bezpieczeństwa oraz usunięcia przyborów ładunkowych i urządzeń, które mogłyby stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.
9. Maszynista lokomotywy obowiązany jest podczas jazdy stale śledzić:
 - czy droga przebiegu jest właściwie ułożona,
 - czy na torze nie znajdują się ludzie,
 - czy na sąsiednich torach wagony nie wystają poza ukresy,
 - czy sygnały podawane są tylko przez kierującego manewrami.

Powyższe obowiązuje również i kierującego manewrami, przed podaniem sygnału na uruchomienie taboru.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych na boczniczy

Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z punktu ładunkowego drużyna manewrowa „MPEC” powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowe o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.

Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:

- 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach kontenera przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
- 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,,
- 3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- 4) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru,

- 5) sprawdzić czy przy torach ładunkowych nie znajduje się jakiś ładunek w skrajni taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości conajmniej:
 - a) 1450mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt. b),
 - b) 800mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziarna itp),
- 6) upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

Sprawdzenia wymienione w ppkt 3), 4), 5) i 6) powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

W czasie wykonywania manewrów drzwi w wagonach powinny być zamknięte, a części ruchome zabezpieczone przed możliwością wypadnięcia.

6.4. Ważenie wagonów

Ważenia wagonów nie dokonuje się z powodu braku wagi wagonowej.

6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych

W czasie złych warunków atmosferycznych (burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła) oraz w warunkach złej widoczności (poniżej 300 m) należy ograniczyć prędkość jazdy manewrowych tak, aby manewrujące pojazdy mogły być zatrzymane natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy. Maszyniści lokomotyw oraz drużyna manewrowa powinni zachować jak największą ostrożność, nie wychylać się, nie przebywać na stopniach taboru od strony budowli, nie wskakiwać i nie wyskakiwać z taboru będącego w ruchu oraz zwracać uwagę na ludzi znajdujących się w pobliżu i w sąsiedztwie torów.

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

Wstęp na teren boczniczy jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.

Pracownik wykonujący czynności na boczniczy powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie boczniczy i wykonywania swych obowiązków.

Każdy pracownik zatrudniony na boczniczy powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je przed grożącym niebezpieczeństwem.

Zabrania się pracownikom boczniczy:

- chodzenia po torach i rozjazdach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
- przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,

- chodzenia pomiędzy taborem i rampą,
- przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
- zbliżania się w skrajnię będących w ruchu wagonów,
- zatrzymywania się na przejazdach przez tory oraz stawiania nóg na główkach szyn lub na podkładach,
- przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10 metrów,
- przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 metrów,
- wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
- jazdy na taborze podczas manewrów na torach boczniczy,
- przechodzenia w zasięgu pracy urządzeń rozładunkowych podczas załadunku lub rozładunku wagonów,
- chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
- chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.

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

Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą prostopadle do osi toru.

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

Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej:

a) podczas jazdy na taborze nie wolno:

- wychylać się poza skrajnię taboru,
- zajmować miejsca na pochwach zderzakowych, sprzęgach, na ścianach bocznych i czołowych węglarek lub platform, dachach wagonów lub na szczycie ładunku,
- stać bez trzymania na brzegu pomostu oraz jechać stojąc jednocześnie na stopniach dwóch sąsiednich wagonów,
- jechać na stopniach wagonu od strony ramp, ogrodzeń oraz bram,
- przebywać na stopniach bocznych lokomotywy.

b) przy przetaczaniu wagonów na torach boczniczy należy:

- przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe zażądać przerwania tych czynności i zabezpieczyć ładunki znajdujące się w wagonach przed uszkodzeniami, które mogą powstać podczas manewrów,
- zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i wózków,
- sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- sprawdzić czy na torze nie ma sprzętu ładunkowego, ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykołowanie,
- sprawdzić czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie obsunie się w czasie jazdy.

Każdy pracownik zatrudniony na boczniczy powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je przed grożącym niebezpieczeństwem.

Zabrania się pracownikom boczniczy:

- chodzenia po torach i rozjazdach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
- przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
- chodzenia pomiędzy taborem i rampą,
- przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
- zbliżania się w skrajnię będących w ruchu wagonów,
- zatrzymywania się na przejazdach przez tory oraz stawiania nóg na główkach szyn lub na podkładach,
- przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10 metrów,
- przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 metrów,
- wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
- jazdy na taborze podczas manewrów na torach boczniczy,
- przechodzenia w zasięgu pracy urządzeń rozładunkowych podczas załadunku lub rozładunku wagonów,
- chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
- chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.

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

Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą prostopadle do osi toru.

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

Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej:

a) podczas jazdy na taborze nie wolno:

- wychylać się poza skrajnię taboru,
- zajmować miejsca na pochwach zderzakowych, sprzęgach, na ścianach bocznych i czołowych węglarek lub platform, dachach wagonów lub na szczycie ładunku,
- stać bez trzymania na brzegu pomostu oraz jechać stojąc jednocześnie na stopniach dwóch sąsiednich wagonów,
- jechać na stopniach wagonu od strony ramp, ogrodzeń oraz bram,
- przebywać na stopniach bocznych lokomotywy.

b) przy przetaczaniu wagonów na torach boczniczy należy:

- przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe zażądać przerwania tych czynności i zabezpieczyć ładunki znajdujące się w wagonach przed uszkodzeniami, które mogą powstać podczas manewrów,

- zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i wózków,
- sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- sprawdzić czy na torze nie ma sprzętu ładunkowego, ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykołowanie,
- sprawdzić czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie obsunie się w czasie jazdy.

7. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego

7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym

Wagony przybyłe na st. Olsztyn z przeznaczeniem na bocznicę MPEC Sp. z o.o. podstawiane są przez drużynę manewrową PKP Cargo w godzinach przewidzianych planem obsługi na tor Nr 5 na podstawie sporządzonego wykazu zdawczego na drukach PKP serii R-25/26.

Wagony przekazuje ze strony PKP Cargo ustawiacz. Do przyjmowania i przekazywania wagonów ze strony boczniczy MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie zobowiązany jest wyznaczony pracownik. Sprawdzanie i przekazywanie wagonów winno być przeprowadzane sprawnie i szybko tak, aby postój wagonów w tym czasie był jak najmniejszy.

Wyznaczony pracownik boczniczy MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie przyjmujący wagony od PKP Cargo przy współudziale ustawiacza PKP Cargo idąc wzdłuż wagonów winien sprawdzić :

- czy numery wagonów są zgodne z numerami wpisanymi do wykazu R-25/26,
- czy na wagonach krytych ładownych plomby są nienaruszone,
- czy przewietrzniki i luki są zamknięte,
- czy w ścianach bocznych, podłodze i dachu wagonu nie ma otworów nasuwających podejrzenie kradzieży ładunku,
- czy na wagonach odkrytych ładunek nie wykazuje śladów uszkodzeń lub braku ładunku, albo czy nie grozi rozsypaniem,
- czy są wszystkie kłonicie wg liczby gniazd w pomoście wagonu oraz łańcuchy,
- czy przy wagonach nie ma uszkodzeń lub braków technicznych,
- czy są w komplecie sprzęgi hamulcowe po dwa przy każdym wagonie,
- czy są sprzęgła ciąglowe, zderzaki, maźnice i widły maźnicze oraz budki hamulcowe i nie mają pęknięć złamań lub uszkodzeń,
- czy deski w ścianach wagonów nie są pęknięte lub wyłamane,
- czy wagony cysterny posiadają haki promowe, nakrętki spustowe, linki uziemiające itp.

Powyższego sprawdzenia należy dokonać najpierw z jednej strony przyjmowanej grupy wagonów, a później z drugiej. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości i braki techniczne należy odnotować we wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego R-25/26, a zapis ten powinni podpisać:

- ze strony MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie – wyznaczony pracownik,
- ze strony PKP Cargo - ustawiacz.

Na podstawie tego wykazu, ustala się odpowiedzialność stron przy wszelkiego rodzaju roszczeniach. Wagonów próżnych, przy których stwierdzono poważniejsze usterki lub braki techniczne, zagrażające bezpieczeństwu ruchu, albo braki luźnych części, kłonic, krat, zastaw zbożowych uniemożliwiających prawidłowy załadunek towaru przyjmować nie należy. Takie wagony należy z wykazu zdawczego wykreślić, odnotować przyczynę i zwrócić PKP Cargo. Po sprawdzeniu i przyjęciu wagonów wyznaczony pracownik boczniczy MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie kwituje ich odbiór na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego. Jeden egzemplarz wykazu zdawczego zatrzymuje ustawiacz PKP Cargo zdający wagony, a drugi egzemplarz odbiera wyznaczony pracownik boczniczy MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie przyjmujący wagony.

Z chwilą przyjęcia i pokwitowania wagonów ochrona przesyłek przed uszkodzeniem lub kradzieżą oraz odpowiedzialność za ujawnione później braki lub uszkodzenia techniczne wagonów przechodzi na MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie. Nie dopełnienie obowiązku i nieobecność wyznaczonego pracownika MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie na torze zdawczo-odbiorczym podczas podstawiania wagonów przez drużynę manewrową PKP Cargo, upoważnia ustawiacza PKP Cargo do zapisu na wykazie tej nieobecności.

W takim przypadku odpowiedzialność za ujawnione później braki towaru i usterki techniczne spada na MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie.

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

Po zakończeniu czynności wyładunkowych, pracownik nadzorujący wyładunek winien sprawdzić czy wagony zostały należycie przygotowane do przekazania dla PKP Cargo, a mianowicie:

wagony próżne:

- czy są po rozładunku wymiecione i oczyszczone z pozostałości,
- czy części wagonowe jak kłonic, łańcuchy, kraty są nałożone na właściwe miejsce, a zwisające druty obcięte,
- czy w wagonach krytych próżnych drzwi są zamknięte na pierwszy hak zarzutowy, co umożliwi sprawdzenie czystości wagonu,
- czy po rozładunku nie pozostał w wagonach towar.

Na trzy godziny przed upływem terminu planowej obsługi boczniczy, wyznaczony pracownik MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie powiadamia telefonicznie ekspedytora na stacji Olsztyn o gotowości wagonów do zabrania z boczniczy. W czasie obsługi boczniczy, sporządzone wcześniej „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania” na druku serii PKP R-27/28 wyznaczony pracownik MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie doręcza ustawiaczowi PKP Cargo. Na

torze odbiorczym, ustawiacz PKP Cargo i wyznaczony pracownik MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie na podstawie „Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania” R-27/28 sprawdzają wszystkie wagony pod względem technicznym i handlowym tj. stan techniczny wagonów i prawidłowość załadunku towarów. Stwierdzone nieprawidłowości i braki oraz wszelkie usterki techniczne powstałe przy wagonach na punkcie ładunkowym są przez ustawiacza PKP Cargo odnotowane na wszystkich egzemplarzach zawiadomienia R-27/28.

Zapis ten powinien być podpisany przez wyznaczonego pracownika MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie. Po sprawdzeniu wagonów ustawiacz PKP Cargo potwierdza ich przyjęcie podpisem na wszystkich egzemplarzach zawiadomienia. Z chwilą przyjęcia i pokwitowania wagonów przez ustawiacza PKP Cargo na torze odbiorczym, ochrona przed kradzieżą lub uszkodzeniem przesyłek, przechodzi na PKP Cargo.

8. Zagadnienia dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych

Na bocznicy kolejowej MPEC nie przewiduje się przewozu towarów niebezpiecznych.

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

1. Za należyte utrzymanie torów i rozjazdów oraz obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznicy Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Olsztynie odpowiedzialny jest użytkownik bocznicy zgodnie z PRZEPISAMI UTRZYMANIA NAWIERZCHNI KOLEJOWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA ENERGETYKI CIEPLNEJ SP. Z O.O. W OLSZTYNIE.
2. Oględzin zewnętrznych rozjazdów i torów dokonuje 1 raz w tygodniu wyznaczony przez Mistrza d/s Transportu pracownik posiadający wymagane kwalifikacje i egzaminy.
3. Kierownik manewrów bocznicy w czasie przekładania rozjazdu obowiązany jest sprawdzić:
 - stan przylegania iglic do opornic,
 - stan i właściwe działania zamknięć nastawczych,
 - stan nasmarowania zwrotnic,
 - stan oraz właściwe działanie wskaźników zwrotnicowych.

10. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy

10.1. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicach określone są w:

- 1) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.),
- 2) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe,
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, (Dz. z 2015 r. poz. 46)
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty, (Dz. 2014 r. poz. 211).
- 5) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty, (Dz. U. z 2014 r. poz. 212).

10.2. Szkolenie pracowników

Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na bocznicach podlega poučeniom okresowym z zagadnień eksploatacji pojazdów szynowych, inżynierii ruchu i ekspedycyjno-przewozowych, w zależności od zajmowanego stanowiska i wykonywanych czynności. Dla każdego pracownika należy założyć rejestr egzaminów, który należy prowadzić zgodnie z Instrukcją o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników.

Dla udokumentowania szkoleń okresowych, upoważniony pracownik, dla każdej grupy pracowników zaprowadza (na każdy rok kalendarzowy) oddzielne wykazy pracowników podlegających pouczeniom oraz dzienniki pouczeń (wzory druków określono w wewnętrznej instrukcji), w których instruktor przeprowadzający pouczenia odnotowuje obecność pracowników na pouczeniach oraz tematykę omawianych zagadnień.

Do przeprowadzania szkoleń okresowych z pracownikami związanych z transportem kolejowym na bocznicach, należy zatrudnić instruktorów o wysokich kwalifikacjach zawodowych i znajomości zagadnień fachowych.

10.3. Badania okresowe

Pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym na bocznicach podlegają badaniom okresowym oraz ocenie zdolności fizycznej i psychicznej w terminach określonych w: Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowiska bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe – Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z dnia 29 września 2004 r. – dotyczy maszynistów oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra - Dz. U. z r. 2011 nr 59 poz. 301 – dotyczy pozostałych stanowisk.

Uwaga: Niezależnie od określonych terminów badań okresowych lekarz dokonujący badań może przyspieszyć termin następnych badań. Do zaleceń lekarza zakład pracy musi się zastosować.

11. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego boczniczy

Całością pracy boczniczy kieruje Dyrektor Wydziału Ciepłowni Kortowo.

11.1. Obowiązki mistrza ds. transportu kolejowego.

1. Ogólny nadzór nad pracą transportu na boczniczy w sposób zapewniający ciągłość, sprawność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych w transporcie kolejowym.
2. Kieruje pracą podległych stanowisk pracy, nadzoruje i przeprowadza doraźne kontrole, szkolenia z postanowień regulaminu oraz kontroluje wykonywanie przez podległych pracowników zadań transportu kolejowego zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu oraz innych przepisów, instrukcji i zarządzeń.
3. W ramach posiadanych kompetencji wydaje polecenia i podejmuje wnioski zmierzające do usprawnienia organizacji pracy transportu kolejowego .
4. Nadzór nad wykonywaną pracą manewrową przez podległą drużynę manewrową.
5. Nadzór nad terminowym obrotem wagonów na terenie boczniczy.
6. Prowadzi rejestr egzaminów kwalifikacyjnych, badań lekarskich, uaktualnia regulamin pracy boczniczy i podaje do wiadomości pracownikom wniesione zmiany i uzupełnienia.
7. Przeprowadza kontrole dzienne polegające na obserwacji pracy transportu kolejowego przynajmniej raz w tygodniu.
8. Czuwa nad należyтым wypełnianiem obowiązków przez podległych mu pracowników oraz nad ich przydatnością do pracy.
9. Kieruje akcją odśnieżania torów, rozjazdów, przejść w okresie zimy i odpowiada za należyte wykonywanie tych obowiązków przez podległych mu pracowników.
10. Czuwa nad zaopatrzeniem drużyny manewrowej w przepisowe i sprawne przybory sygnałowe oraz odzież ochronną.
11. Utrzymuje bieżące kontakty z kierownikami innych działów i pracownikami odpowiedzialnymi za wykonanie czynności ładunkowych w celu bezpiecznej i racjonalnej obsługi boczniczy.
12. Sporządza zapotrzebowania na materiały i narzędzia potrzebne do utrzymania torów i rozjazdów oraz sprzęt do usuwania śniegu i lodu w okresie zimy.
13. Reprezentuje MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie w kontaktach z organami nadzoru i Spółek PKP.
14. Mistrz ds. transportu kolejowego ponosi bezpośrednią odpowiedzialność za dopuszczenie do pracy związanej z ruchem kolejowym pracowników nie przeszkolonych, nie

- posiadających wymaganych kwalifikacji, egzaminów, badań lekarskich i nie zapoznanych z niniejszym regulaminem.
15. W przypadku stwierdzenia nadużyć, kradzieży lub innych wykroczeń popełnionych przez pracowników oraz o wypadkach i incydentach powstałych na boczniczy mistrz zgłasza o tym niezwłocznie Dyrektorowi Wydziału Ciepłowni Kortowo.
 16. W razie nieobecności mistrza ds. ruchu kolejowego jego obowiązki wykonuje inspektor ds. ruchu kolejowego.

Mistrz ds. transportu kolejowego ponosi odpowiedzialność za niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie obowiązków przewidzianych niniejszym regulaminem oraz poleceń i zarządzeń zwierzchników służbowych.

11.2. Ogólne obowiązki manewrowego.

Manewrowy w czasie wykonywania pracy manewrowej ponosi pełną odpowiedzialność służbową za naruszenie obowiązujących przepisów, instrukcji oraz postanowień niniejszego regulaminu w zakresie dotyczącym wykonania manewrów oraz za bezpieczeństwo jazdy manewrowych, niezależnie od odpowiedzialności sądowej wynikającej z innych przepisów. Może posługiwać się tylko sygnałami przewidzianym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury.

STOSOWANIE SYGNAŁÓW UMOWNYCH JEST KATEGORYCZNIE ZABRONIONE !

Do obowiązków manewrowego należy:

1. sprzęganie i rozprzęganie taboru
2. zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki wagonów
3. na polecenia ustawiacza przestawianie zwrotnic
4. zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem
5. usuwanie płozów i klinów spod kół wagonów przed ich zabraniem z miejsca postoju
6. w razie potrzeby powtarzanie sygnałów dawanych przez ustawiacza
7. obserwowanie drogi przebiegu w czasie jazdy na stopniach pchanego taboru.
8. w razie zauważenia niebezpieczeństwa grożącego dalszej jeździe taboru lub ludziom natychmiast podaje sygnał "Stój".

Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:

1. zgłosić się do ustawiacza przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi.
2. obejść swój rejon i sprawdzić
 - które tory są wolne, czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu
 - czy nie ma wykolejonych lub uszkodzonych wagonów i ładunków
 - czy tabor nie wystaje poza ukresy
 - czy wagony są zabezpieczone przed zbiegnięciem
 - czy płozy i kliny hamulcowe są w dobrym stanie i znajdują się na właściwych miejscach i w odpowiedniej ilości

- czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu taboru i drużyny manewrowej
3. manewrowemu , a także ustawiaczowi nie wolno jest dokonywać sprzęgania i rozprzęgania wagonów podczas ich ruchu na rozjazdach i w innych miejscach, gdzie istnieje możliwość potknięcia się oraz w czasie złych warunków atmosferycznych. W takich przypadkach czynności te mogą być wykonywane tylko w czasie postoju taboru. Nie wolno jest wchodzić na tor dla sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów stojących obok rampy lub innych obiektów zakładowych od strony rampy czy obiektu, a także wychodzić z toru po dokonaniu sprzęgnięcia na stronę tych obiektów.
 4. W czasie pracy manewrowy podlega bezpośrednio ustawiaczowi i zobowiązany jest ściśle wykonywać jego polecenia z zakresu pracy manewrowej, za wyjątkiem poleceń zagrażających bezpieczeństwu ruchu taboru lub bezpieczeństwu osobistemu i innych ludzi.

11.3. Obowiązki kierownika manewrów (ustawiacza).

Do obowiązków ustawiacza należy:

1. Przed objęciem służby szczegółowo zapoznaje się planem pracy i bieżącymi zadaniami.
2. Po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji przyjmujący dyżur ustawiacz, obowiązany jest sprawdzić bezpośrednio na gruncie:
 - czy drużyna manewrowa zgłosiła się do pracy w komplecie
 - czy drużyna manewrowa ubrana jest we właściwe ubrania oraz czy wszyscy pracownicy drużyny manewrowej posiadają przepisowe przybory sygnałowe, czy stan pracowników drużyny manewrowej nie budzi obaw co do ich przydatności i sprawności do pracy
 - czy lokomotywa w porze ciemnej jest właściwie sygnalizowana
 - czy wagony stojące na torach są sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem
 - sposób ustawienia sygnałów na zamkniętych dla ruchu torach oraz czy nie ma innych przeszkód ograniczających poruszanie się taboru po torach
 - na których torach znajdują się wagony uszkodzone lub wymagające szczególnej ostrożności przy przetaczaniu
 - czy nie ma wagonów przetrzymywanych pod czynnościami na i wyładowczymi oraz które wagony winny być wysłane w pierwszej kolejności
 - czy nie ma wykolejonego lub uszkodzonego taboru i ładunku
 - czy płozy i kliny hamulcowe są w dobrym stanie i znajdują się na właściwych miejscach oraz czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu taboru lub bezpieczeństwu pracowników
3. Przed rozpoczęciem pracy szczegółowo zapoznać z planem pracy drużynę manewrową.
4. Osobiste kierowanie pracą manewrową.
5. Przy podawaniu sygnałów na uruchomienie taboru zajmowanie takiego stanowiska, aby być widocznym dla maszynisty i manewrowego.
6. Przed podaniem sygnału do jazdy najpierw upewnić się :
 - czy nie ma przeszkód do jazdy
 - czy zwrotnice są właściwie nastawione dla zamierzonego kierunku jazdy

- czy na przejazdach drogowych ruch kołowy i pieszy został całkowicie wstrzymany i czy nie zagraża ruchowi taboru kolejowego
- 7. Regulowanie za pomocą sygnałów prędkości jazdy taboru szczególnie przy dojeżdżaniu do wagonów oraz w miejscach sygnalizowanych i nie dopuszczenie do silnych uderzeń mogących spowodować uszkodzenie taboru lub ładunku.
- 8. Czuwanie nad bezpieczeństwem drużyny manewrowej i podawaniem sygnałów dopiero po jego wyjściu z pomiędzy wagonów.
- 9. Dopilnowanie aby po rozprzęgnięciu taboru natychmiast sprzęgi ciąłowe i hamulcowe zostały zawieszone na wsporniki. Pozostawiony na postoju tabor winien być niezwłocznie zabezpieczony przed przetaczaniem się przez podłożenie płóz hamulcowych pod skrajne koła i tak aby nie wystawał poza ukresy rozjazdów.
- 10. Terminowe dokonywanie obsługi punktów na i wyładunkowych, stała troska o przyspieszenie obrotu wagonów i nie dopuszczenie do ich przetrzymywania na tych punktach. W toku dokonywania obsługi punktów ładunkowych dopilnować, aby dokumenty:
 - Wykazy zdawcze na podstawione wagony R-25/26
 - Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania R-27/28 były dokładnie wypełnione ze szczególnym odnotowaniem daty i godziny obsługi punktu ładunkowego.
- 11. Dopilnowanie przestrzegania przez manewrowego warunków posługiwania się płozami hamulcowymi.
- 12. Niezwłoczne meldowanie przełożonym:
 - o wszelkich trudnościach i opóźnieniach w pracy
 - o wszelkich powstałych na punktach ładunkowych wypadkach i awariach z taborem kolejowym i ludźmi.
- 13. Znać i przestrzegać podczas wykonywania pracy obowiązujących w tym zakresie przepisów BHP, Rozporządzenia Ministra Infrastruktury, porządkowe, przeciwpożarowe oraz postanowień niniejszego regulaminu
- 14. W razie zaistnienia wypadku z taborem lub z ludźmi, ustawiacz powinien natychmiast przerwać pracę manewrową, pozostawić tabor w takim stanie w jakim znajdował się w chwili wypadku i o powstałym wypadku niezwłocznie zgłosić mistrzowi d/s transportu a w razie jego nieobecności Dyrektorowi Wydziału Ciepłowni Kortowo
- 15. W przypadku braku manewrowego ustawiacz wykonuje wszystkie czynności przypisane do obowiązków manewrowego w niniejszym regulaminie.

11.4. Obowiązki maszynisty lokomotywy bocznicowej.

Do obowiązków maszynisty lokomotywy poza ogólnie obowiązującymi przepisami i instrukcjami dotyczącymi obsługi i utrzymania lokomotywy należy :

1. Utrzymywać lokomotywę w należyтым stanie technicznym i kompletnym wyposażeniem oraz dokonywać jej obsługi w przepisowy sposób
2. Nie dopuszczać osób nieuprawnionych do obsługi lokomotywy
3. Znać dokładne warunki techniczne rejonu w którym wykonuje pracę.
4. Podczas wykonywania pracy manewrowej :

- obserwować drogę jazdy i podawane na niej sygnały i ściśle się do nich stosować
 - znać dokładnie plan pracy i cel każdej jazdy
 - uważnie obserwować czy zwrotnice, wykojeńnice są właściwie nastawione do jazdy taboru
 - obserwować czy na drodze przebiegu nie ma żadnych przeszkód do jazdy (ludzie na torze, przedmioty itp)
 - obserwować rozstawienie na torach, znajdowanie się taboru w ukresach oraz jego ruch na sąsiednich torach
 - stosować się do przepisów przeciwpożarowych i wewnętrznych zarządzeń w tym zakresie
 - podawać sygnały „bacność” miejscach sygnalizowanych wskaźnikiem W-6 oraz przy stwierdzeniu, że na torze lub w pobliżu znajdują się ludzie dla zwrócenia uwagi na grożące niebezpieczeństwo
 - przy jednoosobowej obsłudze lokomotywy zwracać szczególną uwagę na miejsce znajdowania się ustawiacza, podawane przez niego sygnały i prędkość jazdy. W takim przypadku sprzęganie lub rozprzęganie taboru w ruchu jest zabronione
 - ostrożnie dojeżdżać do wagonów i unikać silnych uderzeń mogących spowodować wykojenie lub uszkodzenie taboru względnie ładunku
 - przestrzegać postanowień o ograniczeniu przetaczania ilości osi, ciężaru składu ujętych w niniejszym regulaminie.
 - podawać sygnały „bacność” przed każdym przejazdem drogowym
 - znać dokładnie lokalizację wszystkich tarcz manewrowych i zaporowych na torach i urządzeniach boczniczy.
5. Czuwanie maszynisty nad bezpieczeństwem osobistym i pomocnika maszynisty (w przypadku gdy jest), gdy ten się znajduje przy konserwacji lokomotywy na podawanie przez niego sygnały oraz obsługa lokomotywy w jego zakresie.
- W przypadku gdy pomocnik maszynisty znajduje się pod lokomotywą maszynista musi znajdować się obok lokomotywy na ziemi.
- W takim wypadku maszynista musi upewnić się czy:
- lokomotywa zabezpieczona jest przed samoczynnym uruchomieniem
 - pod skrajne koła zostały podłożone kliny lub płozy
1. W przypadku nagle grożącego niebezpieczeństwa wyczerpać wszystkie stojące do dyspozycji środki zmierzające do całkowitego zapobieżenia lub zmniejszenia skutków wypadku. Dopiero po wykonaniu tych czynności drużynie wolno jest opuścić lokomotywę.

Zatrzymanie taboru obowiązuje maszynistę w następujących przypadkach:

- Gdy nastąpiło uszkodzenie lokomotywy lub wagonu zagrażające bezpieczeństwu dalszej jazdy
- Gdy w przetaczanym taborze powstał pożar
- Gdy z wagonu wypadł większy przedmiot lub wysunął się ładunek mogący zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub wypadł człowiek
- W razie rozerwania się przetaczanego składu manewrowego
- Jeżeli z toru lub przejazdu nie usuwają się ludzie, pojazdy drogowe lub większe

- zwierzęta, mimo podawania sygnału "Baczność"
- W razie zauważenia uszkodzenia toru, pęknięcia, wyłamania się szyny lub innej przeszkody dla jazdy
2. Wymagana jest stała obecność drużyny na lokomotywie. Opuszczenie lokomotywy przez maszynistę lub pomocnika maszynisty w czasie postoju pojazdu bez pracy, może być dopuszczona za wiedzą i zgodą kierownika manewrów (ustawiacza).
 3. Zabezpieczyć pozostawioną lokomotywę na postoju bez maszynisty przed samoczynnym uruchomieniem się i zbiegnięciem.
 4. Po zakończeniu pracy wpisać do książki napraw stwierdzone usterki, których nie jest w stanie usunąć z pomocnikiem, a przy odbiorze pojazdu w następnej zmianie, szczegółowo sprawdzić usunięcie powyższych usterek.
 5. dla zachowanie bezpieczeństwa osobistego nie wolno jest maszyniście wskakiwać i wyskakiwać z lokomotywy będącej w ruchu oraz wychylać się z niej w czasie zbliżania się lub przejeżdżania obok obiektów stojących w bliskiej odległości od toru.
 6. Meldować bezpośrednio przełożonemu o wszelkich powstałych na bocznicach wypadkach z ludźmi, taborem kolejowym lub urządzeniami stałymi zakładu.
 7. Być obecnym na punkcie zdawczo – odbiorczym przy przekazywaniu i przejmowaniu wagonów od ustawiacza PKP Cargo.

11.5. Obowiązki brygadzysty wyładunkowego.

Do obowiązków brygadzysty wyładunkowego należy kierowanie rozładunkiem wagonów i sprawne dokonanie rozładunku. Brygadzista razem z podległymi mu pracownikami powinien:

1. natychmiast przystąpić do rozładunku wagonów, po wstawieniu ich przez ustawiacza na tor wyładunkowy nr 102
2. dokonać rozładunku wagonów wyładawką w sposób zapewniający bezpieczeństwo wyładawki, wagonów oraz pracowników zatrudnionych przy rozładunku
3. po zakończeniu rozładunku polecić podległym pracownikom oczyścić wagony, pozamykać drzwi wagonów, odsunąć od toru i spod wagonów węgiel, miał węglowy, koks poza obowiązującą skrajnię taboru oraz ustawić urządzenia wyładawki tak, aby nie znajdowały się w skrajni taboru
4. sprawdzić po zakończeniu rozładunku, czy wagony zostały oczyszczone, a drzwi wagonów należycie zamknięte oraz czy rozładowywany węgiel, miał węglowy i koks nie znajduje się na torze pod wagonami lub w skrajni taboru
5. zgłosić mistrzowi ds. transportu kolejowego o zakończeniu rozładunku wagonów i gotowości zabrania wagonów z toru wyładunkowego.

11.6. Wspólny zakres obowiązków.

1. Pracownikom związanym bezpośrednio z pracą transportu kolejowego kategorycznie zabrania się :
 - zgłaszać się do pracy w stanie nietrzeźwym lub nie wypoczętym

- używania alkoholu lub spania na służbie
 - tolerowania pełnienia służby przez pracowników nietrzeźwych
 - nie zgłoszenia się do pracy z przyczyn nieusprawiedliwionych lub usprawiedliwionych bez uprzedniego powiadomienia mistrza ds. transportu kolejowego, a w razie jego nieobecności inspektora ds. ruchu
 - przerywania pracy i oddalania się bez wiedzy i zgody mistrza ds. transportu kolejowego, a w razie jego nieobecności inspektora ds. ruchu
 - udzielania jakichkolwiek informacji osobom postronnym.
2. Wszyscy pracownicy związani z pracą transportu kolejowego obowiązani są :
- poddawać się lekarskim badaniom okresowym przeprowadzanym przez kolejowe komisje lekarskie
 - uczęszczać na szkolenia okresowe i poddawać się egzaminom okresowym i weryfikacyjnym przeprowadzanym przez instruktorów przewozów PKP Cargo i PKP PLK.
 - niezależnie od opracowanego harmonogramu pracy , zgłaszać się do pracy na każdorazowe wezwanie zakładu.
 - chronić mienie zakładu, jak również mienie kolei przed umyślnym i nieumyślnym niszczeniem czy kradzieżą
 - zwracać uwagę na zagwarantowanie bezpieczeństwa osobom postronnym znajdującym się na torach służbowo lub przypadkowo
 - w razie zauważenia uszkodzeń torów, rozjazdów lub urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na boczniczy zagrażających bezpieczeństwu ruchu niezwłocznie spowodować zabezpieczenie lub osłonięcie odpowiednimi sygnałami miejsca uszkodzenia i natychmiast powiadomić o tym kierownika wydziału transportu, a w razie jego nieobecności mistrza ds. transportu kolejowego
 - znać dokładnie i przestrzegać ogólne warunki obsługi boczniczy, warunki bezpieczeństwa pracy manewrowej, Rozporządzenia Ministra Infrastruktury obowiązujące na boczniczy, przepisy BHP.
 - Wszyscy pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym ponoszą odpowiedzialność służbową (niezależnie od odpowiedzialności sądowej) za naruszenie swoich obowiązków przez czyn, zaniechanie lub zaniedbanie w zakresie wykonywania powierzonych im czynności.

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

1. Przez wypadek kolejowy rozumie się zdarzenie polegające na zderzeniu, najechaniu, wykolejeniu lub starciu pojazdów kolejowych. Wypadkiem kolejowym jest także kolizja pojazdu kolejowego z pojazdem drogowym.
2. Incydent kolejowy - niezamierzone zdarzenie inne niż wypadek kolejowy, związane z ruchem pojazdu kolejowego i mające wpływ na bezpieczeństwo jego ruchu.
 - a) do wypadków i wydarzeń wynikających z eksploatacji bocznicy w szczególności zalicza się:
 - zderzenie taboru z taborem powodujące wykolejenie lub uszkodzenie taboru,
 - wykolejenie taboru,
 - uszkodzenie taboru spowodowane starciem lub zderzeniem,
 - pożar taboru,
 - wypadki na przejazdach i przejściach związane z ruchem taboru,
 - wszystkie wypadki z pracownikami bocznicy, licencjonowanego przewoźnika lub osobami postronnymi związane z ruchem taboru.
 - b) w razie zaistnienia wypadku lub wydarzenia na terenie bocznicy z:
 - pracownikami zarządcy infrastruktury lub przewoźnika,
 - pracownikami bocznicy,
 - osobami postronnymi,
 - taboru,
 - pojazdami kołowymi na przejazdach, przejściach i placach ładunkowych powstałego w związku z wykonywaniem pracy manewrowejnależy przerwać wykonywanie pracy manewrowej i niezwłocznie powiadomić kierownictwo użytkownika bocznicy **MPEC**.
3. Niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia użytkownik bocznicy jest obowiązany:
 - a) zorganizować pierwszą pomoc poszkodowanym w wypadku lub wydarzeniu,
 - b) zabezpieczyć miejsce wypadku, wydarzenia,
 - c) powiadomić:
 - dyżurnego ruchu stacji Olsztyn,
 - dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie,
4. Użytkownik bocznicy jest obowiązany pisemnie zawiadomić o wypadku właściwe dla miejsca wypadku następujące podmioty:
 - a) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
 - b) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego,
 - c) prokuraturę rejonową,
 - d) komendę Policji,
 - e) właściwą terenowo komendę miejskiej lub powiatowej Państwowej Straży Pożarnej
 - f) oraz innych ustalonych adresatów.Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji.
5. Zadaniem komisji prowadzącej postępowanie w sprawach zdarzeń jest ustalenie:
 - a) okoliczności zdarzenia,
 - b) przyczyn zdarzenia,
 - c) wniosków zapobiegawczych.
6. W zależności od okoliczności i skutków zdarzenia postępowanie prowadzi:
 - a) komisja miejscowa - w sprawach zdarzeń powstałych podczas prac manewrowych oraz poważnych wypadków lub wypadków polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory oraz wskakiwania lub zeskakiwania z taboru,
 - b) komisja zakładowa - w sprawach pozostałych wypadków.

7. Komisja miejscowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości komisji zakładowej do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.
8. Komisja zakładowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.
9. Skład komisji miejscowej oraz zakładowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.
10. Przewodniczącym komisji powypadkowej miejscowej oraz zakładowej jest przedstawiciel użytkownika bocznicy.
11. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia komisji kolejowej nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia i zdrowia osób poszkodowanych w zdarzeniu lub mające na celu uniknięcie np. katastrofy ekologicznej.
12. **Sprawy prowadzenia dochodzeń w związku ze zdarzeniem na bocznicy reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. z 2016 r. poz.369).**

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

Numery z PKP PLK S.A.	
Dyżurny ruchu dysponujący stacją Olsztyn	(89) 677 54 72
Naczelnik Sekcji Eksploatacji Olsztyn	(89) 677 53 91 (+48) 600 084 611
Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie	(89) 677 53 40 (+48) 600 084 600
Dyspozytor Zakładowy PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie	(89) 677 22 14 (+48) 660 682 441
Numery kierownictwa MPEC w Olsztynie	
Ustawiacz MPEC w Olsztynie	(89) 5241274 wew.274
Mistrz d/s transportu kolejowego MPEC w Olsztynie	(+48) 509147232

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

14. Postanowienia końcowe

14.1. Rozdzielnik regulaminu

Regulamin pracy transportu kolejowego na bocznicę opracowano w 5-ciu egzemplarzach, które otrzymują:

- Egz. Nr 1 Prezes Zarządu MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie
- Egz. Nr 2 Mistrz d/s transportu bocznic MPEC Sp. z o.o. w Olsztynie
- Egz. Nr 3 Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Olsztynie
- Egz. Nr 4 Naczelnik Sekcji Przewozów i Eksploatacji PKP Cargo w Iławie
- Egz. Nr 5 Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie

14.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu

Bezpośrednio odpowiedzialnym za utrzymanie niniejszego Regulaminu w stałej aktualności jest Mistrz d/s transportu kolejowego., który wszelkie zmiany lub uzupełnienia obowiązany jest dokonać we wszystkich egzemplarzach Regulaminu. Wszelkie zmiany, jakie zajdzie potrzeba wprowadzić zatwierdza Prezes Zarządu MPEC Sp. o.o. w Olsztynie.

O dokonaniu zmian i uzupełnień w regulaminie pracy bocznicy należy powiadomić Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie.

Zmiany w treści regulaminu należy odnotować w skorowidzu zmian i uzupełnień. Ze wszelkimi zmianami i uzupełnieniami wniesionymi do regulaminu należy zapoznać pracowników związanych z transportem kolejowym.

14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

Wszyscy pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej i personel związany z eksploatacją i utrzymaniem Bocznicy muszą zapoznać się z treścią niniejszego Regulaminu, a fakt przyjęcia do wiadomości jego treści potwierdzić własnoręcznym podpisem w tabeli strona 41 regulaminu..

15.SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.

[illegible]

16. Załącznik do regulaminu

16.1. Plan schematyczny

