

EGZEMPLARZ PODSTAWOWY

dla IMPERIA GROUP

Egz. nr 5 2

REGLAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
„IMPERIA GROUP S.A.”
ul. Rgielska 53a 62-100 Wągrowiec

Regulamin uzgodniono w zakresie techniczno - ruchowym z Zarządcą infrastruktury kolejowej, z którego torami bocznicą jest połączona.


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Poznaniu
61-875 Poznań, al. Niepodległości 8

ZASTĘPCA DYREKTORA


Andrzej Skarbiński

Poznań, dnia

Zatwierdzam



IMPERIA GROUP S.A.


62-100 Wągrowiec, ul. Rgielska 53A

tel. +48 67 25 43 963 (1)

www.imperiangroup.pl

NIP 665-29-43-512, REGON 301472967, KRS 0000524422

PREZES ZARZĄDU


Marcin Świątko

Wągrowiec, dnia 26.08.2019

Regulamin opracowano w 6 jednobrzmiących egzemplarzach

regulamin zawiera 32 strony oraz 2 załączniki

SPIS TREŚCI

| | |
|---|----------|
| 1. Postanowienia ogólne..... | 5 |
| 1.1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu..... | 5 |
| 1.2. Prawna eksploatacja bocznic kolejowej..... | 6 |
| 1.3. Zakres obowiązywania regulaminu..... | 6 |
| 1.4. Użytkownik bocznic kolejowej..... | 6 |
| 1.5. Współużytkownicy bocznic kolejowej..... | 6 |
| 1.6. Przeznaczenie bocznic kolejowej..... | 6 |
| 1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego..... | 7 |
| 1.8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury z którego torami bocznic jest połączona i przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę..... | 7 |
| 2. Opis techniczny bocznic kolejowej..... | 7 |
| 2.1. Położenie bocznic ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona..... | 7 |
| 2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada..... | 7 |
| 2.3. Lokalizacja punktów zdawczo odbiorczych..... | 7 |
| 2.4. Tory bocznicowe..... | 8 |
| 2.4.1. Wykaz torów, ich przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna oraz pojemność..... | 8 |
| 2.4.2. Pochylenia podłużne torów bocznicowych..... | 9 |
| 2.4.3. Promienie łuków w torach bocznicowych..... | 9 |
| 2.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów..... | 10 |
| 2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób 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..... | 11 |
| 2.10. Kolejowe obiekty inżynierskie..... | 11 |
| 2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn..... | 11 |
| 2.12. Oświetlenie bocznic kolejowej..... | 11 |
| 2.13. Punkty ładunkowe..... | 12 |
| 2.14. Urządzenia ładunkowe..... | 12 |
| 2.15. Wagi wagonowe..... | 12 |
| 2.16. Bramy kolejowe..... | 12 |

| | |
|---|-----------|
| 2.17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki. | 12 |
| 2.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli. | 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. | 14 |
| 2.22. Środki łączności. | 14 |
| 3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy regulujące te zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowe. | 14 |
| 4. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej. | 14 |
| 4.1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową. | 14 |
| 4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania. | 15 |
| 4.3. Masa hamująca składów manewrowych. | 15 |
| 4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę. | 15 |
| 4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych. | 15 |
| 4.6. Ruch lokomotyw przewoźnika kolejowego po torach bocznicy kolejowej. | 16 |
| 4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica jest połączona. | 16 |
| 5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej. | 16 |
| 5.1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe. | 16 |
| 5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej. | 16 |
| 5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej. | 16 |
| 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 manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn. | 17 |
| 5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych. | 17 |
| 5.10. Przetaczanie wagonów przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów. | 18 |
| 5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów. | 18 |
| 5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi. | 18 |

| | |
|--|-----------|
| 5.13. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem..... | 19 |
| 6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy. | 20 |
| 6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej. | 20 |
| 6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej..... | 20 |
| 6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy. | 21 |
| 6.4. Ważenie wagonów. | 21 |
| 6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych..... | 21 |
| 6.6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych..... | 22 |
| 7. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego..... | 23 |
| 7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym..... | 23 |
| 7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy..... | 24 |
| 8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją materiałów niebezpiecznych. | 24 |
| 9. Nadzór nad stanem technicznych i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. | 24 |
| 10. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy). | 25 |
| 11. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych)..... | 26 |
| 11.1. Obowiązki nadzorującego manewry. | 26 |
| 11.1. Obowiązki kierującego manewrami (ustawiacza)..... | 26 |
| 11.2. Obowiązki maszynisty. | 27 |
| 12. Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym. | 28 |
| 13. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznice kolejową. | 29 |
| 14. Postanowienia końcowe. | 30 |
| 15. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu. | 31 |
| 16. Przyjęcie do wiadomości treści regulaminu..... | 32 |
| Załącznik nr 1. Plan schematyczny bocznicy kolejowej | |
| Załącznik nr 2. Plan schematyczny urządzeń srk na bocznicy kolejowej | |

1. Postanowienia ogólne.

1.1. Podstawa prawna i cele opracowania regulaminu.

Regulamin został opracowany zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej.

Celem niniejszego regulaminu jest zapewnienie prawidłowego i bezpiecznego wykonywania pracy manewrowej na boczniczy oraz bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych przy pracy manewrowej jak również osób zatrudnionych na terenie zakładu i znajdujących się w rejonie wykonywania pracy manewrowej. Regulamin obejmuje zasadnicze dane o boczniczy oraz postanowienia dotyczące wykonania pracy manewrowej dostosowane do warunków lokalnych boczniczy.

1.2. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej

Podstawą do eksploatacji bocznic jest Świadectwo bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Bocznica może być obsługiwana przez dowolnego przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych pod warunkiem zawarcia z nim stosownej umowy określających zasady obsługi bocznic i przekazywania wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy bocznic.

1.3. Zakres obowiązywania regulaminu.

Regulamin zawiera zasadnicze dane o bocznicach oraz właściwe dla warunków lokalnych postanowienia w zakresie prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach oraz sposobu postępowania przy przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów oraz utrzymania torów i urządzeń bocznic.

Postanowienia regulaminu obowiązują w całości pracowników bocznic, pracowników przedsiębiorców wykonujących pracę manewrową na bocznicach, kierownictwo i nadzór a także pracowników przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę w zakresie niezbędnym do obsługi bocznic.

1.4. Użytkownik bocznic kolejowej.

Użytkownikiem bocznic kolejowych jest IMPERIA GROUP S.A., ul. Rgielska 53a, 62-100 Wągrowiec. U

Skrócona nazwa bocznic – **Imperia**.

W dalszej treści regulaminu będzie używana skrócona nazwa bocznic.

1.5. Współużytkownicy bocznic kolejowych

Bocznica może mieć współużytkowników na podstawie umowy określającej zasady współużytkowania bocznic. Współużytkownika bocznic obowiązują postanowienia przepisów wewnętrznych bocznic i niniejszego regulaminu.

1.6. Przeznaczenie bocznic.

Bocznica przeznaczona jest do realizowania potrzeb przewozowych użytkownika bocznic w zakresie transportu kolejowego, a mianowicie :

- przyjmowanie przesyłek wagonowych
- zdawanie próżnych wagonów po wyładunku
- przyjmowanie próżnych wagonów pod załadunek
- wysyłanie przesyłek wagonowych
- wykonywanie pracy manewrowej związanej z ;
 - zabieraniem wagonów z torów zdawczo-odbiorczych i podstawianiem ich na punkty ładunkowe
 - zabieraniem wagonów z punktów ładunkowych i odstawianiem ich na tory

- zbieranie wagonów z punktów ładunkowych i odstawianie ich na tory zdawczo-odbiorcze lub na inne punkty ładunkowe
- innymi potrzebami użytkownika

1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

- Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy
- Instrukcja prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy
- Instrukcja sygnalizacji na bocznicy
- Instrukcja utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego na bocznicy
- Instrukcja w sprawie poważnych wypadków , wypadków i incydentów w transporcie kolejowym
- Instrukcja dla maszynisty na bocznicy
- Instrukcja konserwacji i przeglądów oraz napraw bieżących urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicy
- Zasady utrzymania w eksploatacji pojazdów kolejowych na bocznicy

2. Opis techniczny bocznicy kolejowej

2.1. Położenie bocznicy ze wskazaniem odgałęzienia od linii kolejowej i toru dojazdowego z którymi bocznicą jest połączona.

Bocznicą Imperia odgałęzia się od toru dojazdowego nr 31 rozjazdem nr 951 w km 3,494. Tor dojazdowy nr 31 odgałęzia się w stacji Konin od toru stacyjnego nr 5 rozjazdem nr 10 w km 205,073 , linii kolejowej nr 3 Warszawa Zachodnia – Kunowice.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznicą stanowi jeden okrąg nastawczy , w którym zwrotnice i wykolejnice obsługiwane ręcznie są nastawiane przez drużynę manewrową.

2.3. Lokalizacja punktów zdawczo- odbiorczych.

Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest na torach nr 951 i 952 w km 0,165 toru nr 951 . Oznaczony jest w terenie tablicą z napisem „Punkt zdawczo- odbiorczy” , ustawioną na międzytorzu torów nr 951 i 952. Tor nr 951 jest torem zdawczym a tor nr 952 jest torem odbiorczym.

2.4. Tory bocznicowe

2.4.1. Wykaz torów, ich przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna oraz pojemność.

| Numer toru | Przeznaczenie | Długość toru w metrach | | | | | | Pojemność wagonów 2-osioowych |
|--------------|---------------|------------------------|--------|-------------|-----------|------|-------------|-------------------------------|
| | | całkowita | | | użyteczna | | | |
| | | od | do | m | od | do | m | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 949 | trakcyjny | PR 957 | KO | 127 | U956 | KO | 52 | - |
| 950 | ładunkowy | PR 959 | KO | 254 | U959 | KT | 207 | 20 |
| 951 | zdawczy | PR 951 | PR 954 | 504 | U952 | U954 | 310 | 31 |
| 952 | odbiorczy | PR 953 | PR 958 | 428 | U953 | U954 | 263 | 26 |
| 953 | komunikacyjny | PM 952 | PM 955 | 408 | U953 | U955 | 301 | 30 |
| 953a | wyciągowy | PM 955 | KO | 258 | U957 | KT | 189 | 18 |
| 954 | wyładunkowy | PM 956 | KO | 329 | U959 | KT | 212 | 21 |
| 955 | ochronny | PM 952 | KO | 48 | - | - | - | - |
| Razem | - | | | 2356 | | | 1534 | 146 |

W powyższej tabeli użyto następujących skrótów:

PR – początek (styk przedglicowy) rozjazdu

PM – punkt matematyczny rozjazdu

U – ukres rozjazdu

KO – kozioł oporowy

KT – koniec toru

Długość użyteczna toru stanowi tę część toru, na której mogą stać wagony po zakończeniu pracy manewrowej.

Długość całkowita torów bocznicowych wynosi – **2356 m**.

Długość użyteczna torów bocznicowych wynosi - **1534 m**.

Maksymalna pojemność boczniczy wynosi - **146 wagonów dwuosioowych**.

Nominalna pojemność boczniczy, na której będzie mogła być wykonywana praca w pełnym zakresie wynosi 60% maksymalnej pojemności boczniczy, co stanowi:

$$146 \text{ wag} \times 0.6 = 87 \text{ wag. dwuosioowych}$$

2.4.2. Pochylenia podłużne torów bocznicowych

Tory bocznicowe posiadają następujące pochylenia:

- tor nr 949: od początku rozjazdu nr 957 – tor w poziomie na długości 37 m, wzniesienie 7,0‰ na długości 31 m, tor w poziomie na długości 30 m.
- tor nr 950: od początku rozjazdu nr 959 - spadek 1,4‰ na długości 41 m, spadek 0,5‰ na długości 213 m
- tor nr 951: od początku rozjazdu nr 951 - wzniesienie 3,5‰ na długości 153 m, wzniesienie 1,3‰ na długości 351 m.
- tor nr 952: od początku rozjazdu nr 953 - wzniesienie 1,3‰ na całej długości toru,
- tor nr 953: od rozjazdu nr 953 - wzniesienie 3,5‰ na długości 34 m, wzniesienie 1,3‰ na długości 374 m,
- tor nr 953a: od środka rozjazdu nr 955 - tor w poziomie na całej długości,
- tor nr 954: od początku rozjazdu nr 956 - wzniesienie 7,0‰ na długości 31 m, spadek 1,4‰ na długości 41 m, spadek 0,5‰ na długości 213 m
- tor nr 955: od środka rozjazdu nr 952 - spadek 3,5‰ na całej długości,

2.4.3. Promienie łuków w torach bocznicowych

| Nr toru | Promień łuku w metrach |
|---------|------------------------|
| 949 | 500 |
| 950 | 500 |
| 951 | 320 |
| 952 | tor prosty |
| 953 | 320 |
| 953a | 500 |
| 954 | 300 |
| 955 | tor prosty |

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

Rodzaje rozjazdów

| Nr | Typ | Skos | Promień | Rodzaj | Podrozezdnice | Podsypka |
|-----|-----|--------|---------|-------------------|---------------|----------|
| 951 | S42 | 1:9 | 205 | zwyczajny | drewniane | tłuczeń |
| 952 | S42 | 1:9 | 205 | krzyżowy podwójny | drewniane | tłuczeń |
| 953 | S42 | 1:9 | 205 | zwyczajny | drewniane | tłuczeń |
| 954 | S42 | 1:9 | 205 | zwyczajny | drewniane | tłuczeń |
| 955 | S42 | 1:9 | 205 | krzyżowy podwójny | drewniane | tłuczeń |
| 956 | S49 | 1:6,66 | 190 | zwyczajny | drewniane | tłuczeń |
| 957 | S49 | 1:9 | 190 | zwyczajny | drewniane | tłuczeń |
| 958 | S42 | 1:9 | 205 | zwyczajny | drewniane | tłuczeń |
| 959 | S42 | 1:9 | 205 | zwyczajny | drewniane | tłuczeń |

Położenie zasadnicze i sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów

| Nr zwrotnicy /wykolejnicy | Zasadnicze położenie | Sposób nastawiania | Uzależnienie | Uwagi |
|---------------------------|----------------------|--------------------|-------------------------|-------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 951 | na tor nr 31 | ręczny | kluczowe ze zwr. 952 cd | |
| 952 ab | na tor nr 955 | ręczny | nie | |
| 952 cd | na tor nr 951 | ręczny | kluczowe ze zwr. 951 | |
| 953 | na tor nr 953 | ręczny | nie | |
| 954 | na tor nr 952 | ręczny | nie | |
| 955 ab | na zwr.nr 954 | ręczny | kluczowe ze zwr. 958 | |
| 955 cd | na zwr. nr 957 | ręczny | nie | |
| 956 | na tor nr 949 | ręczny | nie | |
| 957 | na zwr.nr 955 cd | ręczny | nie | |
| 958 | na tor nr 31 | ręczny | kluczowe ze zwr. 955 ab | |
| 959 | na tor nr 954 | ręczny | nie | |

Zwrotnica jest w położeniu zasadniczym wtedy , gdy część przeciwwagi pomalowana na białą jest skierowana do góry. W tym położeniu muszą być nastawione wszystkie zwrotnice na bocznicę gdy nie odbywają się prace manewrowe.

2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania.

Na bocznicy Imperia nie ma wykolejnic.

2.7. Uzależnienie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Zwrotnica 951 jest uzależniona kluczowo ze zwrotnicą 952 cd.
Zwrotnica 958 jest uzależniona kluczowo ze zwrotnicą 955 ab.

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Wszystkie zwrotnice na bocznicy należą do okręgu nastawczego bocznicy Imperia

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Na bocznicy Imperia urządzeniami sterowania ruchem kolejowym są zamki zwrotnicowe przy zwrotnicach 951, 952 cd, 958 i 955 ab.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznicy nie ma obiektów inżynieryjnych.

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

Na bocznicy Imperia nie ma przejazdów drogowych obsługiwanych.

Przejazdy drogowe nie obsługiwane (bez rogatek) usytuowane są na bocznicy w następujących miejscach:

- a) skrzyżowanie toru nr 951 z drogą publiczną w km 0,060 tego toru osygnalizowane Krzyżami Św. Andrzeja z obu stron toru,
- b) skrzyżowanie toru nr 950 z drogą zakładową w km 0,100 tego toru osygnalizowane Krzyżami Św. Andrzeja z obu stron toru,
- c) skrzyżowanie toru nr 954 z drogą zakładową w km 0,118 tego toru osygnalizowane Krzyżami Św. Andrzeja z obu stron toru,
- d) skrzyżowanie torów nr 951, 952, 953 z drogą zakładową w km 0,451 toru nr 951 osygnalizowane Krzyżami Św. Andrzeja z obu stron torów,

2.12. Oświetlenie bocznicy kolejowej.

Tory bocznicowe oświetlone są w porze ciemnej światłem elektrycznym w ramach oświetlenia terenu zakładu. Oświetlenie bocznicy Imperia włączane jest centralnie z pomieszczenia portierni.

2.13. Punkty ładunkowe.**Magazyny**

Na bocznicy nie ma magazynów integralnie związanych z ruchem kolejowym.

Rampy

Rampa ładunkowa boczna o długości frontu ładunkowego 30 m zlokalizowana jest przy torze ładunkowym nr 950

2.14. Urządzenia ładunkowe.

Wyładunek i załadunek wagonów odbywa się przy pomocy samojezdnego sprzętu ładunkowego.

2.15. Wagi wagonowe.

Na bocznicy nie ma wagi wagonowej.

2.16. Bramy kolejowe.

Na bocznicy Imperia znajdują się następujące bramy kolejowe:

- brama wjazdowa nad torem nr 951 w km 0,070 toru nr 951
- brama w ogrodzeniu wewnętrznym zakładu przy lokogarażu nad torem nr 953
- brama w ogrodzeniu wewnętrznym zakładu przy lokogaraży nad torem nr 952
- brama w ogrodzeniu wewnętrznym zakłady przy lokogarażu nad torem nr 954
- brama w ogrodzeniu wewnętrznym zakładu przy lokogarażu nad totem nr 950
- brama wjazdowa do lokogarażu nad torem nr 949

Klucze do bram posiada kierownik zakładu lub wyznaczony pracownik. Na czas obsługi punktów ładunkowych bramy są otwierane a skrzydła bram zabezpieczone przed samoczynnym zamknięciem. Po zakończonej obsłudze, skrzydła bram są ponownie zamykane w położenie nad torami.

2.17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Na bocznicy Imperia obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-69/K-02057 -odmiana skrajni budowli A dla torów niezelektryfikowanych.

Dla taboru obowiązuje skrajnia zgodnie z PN-70/K-02056

Bocznicą nie ma skrajników.

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

Na boczniczy nie występują miejsca, w których występuje brak przepisowej skrajni.

2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

Tarcze zatrzymania D 1 – „Stój” umieszczone są na skrzydłach bram kolejowych oraz na skrzydłach bramy wjazdowej do lokogarażu.

Tarcze zatrzymania D 1 – „Stój” są to prostokątne tablice czerwone z białą obwódką.

Tarcze widoczne są gdy brama jest zamknięta.

Sygnały Z 1 – „Stój” wykonane jako tarcze nieoświetlone znajdują z prawej strony torów:

- nr 949 na kozłach oporowym,
- nr 950 na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym,
- nr 953a na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym,
- nr 954 na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym,
- nr 955 na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym.

Na boczniczy znajdują się następujące wskaźniki:

- wskaźniki zwrotnicowe Wz wykonane jako tarcze nieoświetlone, wskazujące aktualne położenie zwrotnicy,
- wskaźniki W17 (słupki ukresowe), ustawione w miejscach, gdzie odległość między osiami łączących się torów wynosi 3,5 m. Do tego miejsca mogą być ustawione wagony na torze,

Tablica z napisem „Punkt zdawczo – odbiorczy” ustawiona jest w miejscu znajdowania się punktu zdawczo – odbiorczego na boczniczy. Poza tę tablicę muszą być przetoczone wagony ze stacji na tory bocznicowe w czasie obsługi boczniczy lokomotywą przewoźnika kolejowego. Tablica ustawiona jest na międzytorzu torów nr 951 i 952 w km 0,165 toru nr 951.

Miejsce ustawienia tablic, wskaźników, tarcz pokazano na załączonym planie schematycznym.

2.20. Urządzenia i środki trakcyjne.

Do prac manewrowych na torach bocznicowych boczniczy Imperia używana jest lokomotywa manewrowa spalinowa typu Ls60 nr 5940 o mocy 60 KM.

Charakterystyka lokomotywy:

| | |
|-----------------------------------|------------|
| - ilość osi | 2 |
| - długość całkowita | 5,93 m |
| - szerokość | 2,97 m |
| - wysokość | 3,08 m |
| - masa służbowa | 16 ton |
| - szybkość teoretyczna maksymalna | 11,36 km/h |

- największa masa doczepna na prostej poziomej 439 ton

Obsługę lokomotywy stanowi kierowca lokomotywy.

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

Bocznica nie posiada i nie dzierżawi wagonów i taboru specjalnego.

2.22. Środki łączności.

Przekazywanie wszelkich informacji dotyczących obsługi bocznicy (podstawianie i zabieranie wagonów) odbywa się przy wykorzystaniu istniejącej ogólnodostępnej publicznej sieci telefonicznej i służbowych telefonów komórkowych.

Przy wykonywaniu manewrów lokomotywą manewrową przewoźnika kolejowego w sytuacjach gdy odebranie sygnału „Do mnie” lub „Ode mnie” jest niemożliwe lub utrudnione , to sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku” przekazanymi za pomocą posiadanych służbowych telefonów komórkowych przez przewoźnika obsługującego bocznice.

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

Kierujący manewrami przewoźnika kolejowego zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Konin potrzebę obsługi bocznicy i pobiera za podpisem od dyżurnego ruchu klucze do zamków zwrotnicy nr 951 i 958. Jeżeli niema przeszkód do jazdy dyżurny ruchu podaje sygnał manewrowy z toru z którego ma nastąpić jazda w kierunku toru nr 5. Następnie zamyka przejazd kolejowy kat. A w km: 203.810 i podaje sygnał jazda manewrowa dozwolona na sem. G5 w kierunku toru nr 31. Wjazd na bocznice odbywa się po nastawieniu we właściwe położenie zwrotnic 951 i 955cd. Zwrotnice obsługiwane są przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego. Po obsłudze bocznicy ustawiacz przewoźnika uzgadnia z dyżurnym ruchu stacji Konin telefonicznie wyjazd z bocznicy. Po uzgodnieniu wjazd maszynista dojeżdża do stałej tarczy Tm-101 znajdującej się w km: 202.478 w torze nr 31. Po zgłoszeniu przez maszynistę dojazdu do stałej tarczy Tm-101, dyżurny ruchu stacji Konin zamyka tymczasowy przejazd kat. A w km: 203.810 i poprzez radiotelefon wydaje zezwolenie na przejazd obok tarczy Tm-101, następnie podaje sygnał jazda manewrowa dozwolona na tarczy Tm-7 w kierunku toru nr 5.

Obsługa bocznicy może się odbywać oddzielnie lub łącznie z obsługą innych bocznice odgałęziających się od toru dojazdowego.

4. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.

4.1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową.

Przekazywanie wagonów między przewoźnikami kolejowymi a użytkownikiem bocznicy odbywa się na torach nr 951 i 952 na punkcie zdawczo odbiorczym.

Wagony na punkt zdawczo – odbiorczy podstawiane są lokomotywą przewoźnika kolejowego przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego.

Podstawianie wagonów z punktu zdawczo odbiorczego na punkty ładunkowe i odwrotnie dokonywane jest przez lokomotywę manewrową przewoźnika kolejowego przez jego drużynę manewrową.

4.2. Liczba obsługa i czas ich wykonywania.

Ilość i czas dokonywanych obsługa bocznic przez przewoźnika kolejowego w ciągu doby reguluje „Plan obsługa bocznic” opracowywany po każdorazowej zmianie rozkładu jazdy pociągów.

„Plan obsługa bocznic” przewoźnik kolejowy przekazuje posiadaczowi bocznic na piśmie.

Poza planem obsługa bocznic, wagony mogą być podstawione lub zabrane tylko za obopólną zgodą przewoźnika i posiadacza bocznic. Jednakże przewoźnik może podstawić wagony na bocznicę bez zgody jej posiadacza, gdy obsługa planowa nie była dokonana, a opóźnienie nie przekracza dwóch godzin liczonych od ostatniej godziny planowej obsługa.

Bocznic może być obsługiwana całodobowo.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych.

Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym, długość składu manewrowego bez obsługiwanych hamulców wagonowych może wynosić 10 wagonów. Przy większych grupach manewrowych w składzie manewrowym powinien być obsługiwany 1 hamulec wag. ręczny lub 2 hamulce zespolone na każde rozpoczęte 10 wag.

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

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

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Uwzględniając typ szyn torów bocznicowych, maksymalne ich zużycie, rozstaw podkładów oraz szybkości jazd manewrowych na bocznic, największy, dopuszczalny nacisk osi taboru kolejowego na szyny bocznic Interia wynosi 20,0 Mg/oś.

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Najmniejszy promień łuku toru bocznicowego wynosi 300 m. W związku z tym na bocznic Imperia nie ma żadnych ograniczeń w podstawianiu wagonów z tytułu rozstawu osi skrajnych.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźnika kolejowego po torach boczniczy kolejowej.

Lokomotywy manewrowe przewoźnika kolejowego podczas obsługi boczniczy Imperia mogą wjeżdżać na tory zdawczo – odbiorcze nr 951 i 952 do punktu zdawczo – odbiorczego.

W wyjątkowych przypadkach na żądanie użytkownika boczniczy, lokomotywa manewrowa przewoźnika kolejowego może podstawiać wagony na punkty ładunkowe, poza punktem zdawczo – odbiorczym.

Za dodatkową pracę lokomotywy przewoźnika kolejowego na torach bocznicowych użytkownika boczniczy, przewoźnik kolejowy pobierać będzie dodatkowe opłaty zgodnie z umową zawartą z posiadaczem boczniczy.

4.7. Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicza jest połączona.

Wyjazd lokomotywy manewrowej boczniczy poza teren boczniczy jest zabroniony.

5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.

5.1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe.

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

W czasie obsługi boczniczy przez przewoźnika kolejowego, lokomotywa bocznicowa musi znajdować się na torze nr 949.

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

Manewry na torach bocznicowych należy wykonywać z szybkością bezpieczną z zachowaniem szczególnej ostrożności tak, aby nie ucierpiał tabor, a ładunek nie uległ uszkodzeniu lub przesunięciu.

Szybkość jazd manewrowych na wszystkich torach bocznicowych nie może przekraczać 5 km/h.

Przy dojeżdżaniu do stojących wagonów, w czasie podstawiania wagonów na punkty ładunkowe, przejazdu przez bramy oraz w razie złej widoczności – szybkość jazdy manewrowej należy odpowiednio zmniejszyć i dostosować do warunków istniejących, przy czym nie powinna ona przekraczać 3 km/h.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Na boczniczy dokonuje się manewrów systemem przetaczania docelowego lokomotywą manewrową. W wyjątkowych przypadkach dopuszcza się przetaczanie wagonów przy użyciu pojazdu drogowego

Wykonywanie manewrów systemem odrzutów na wszystkich torach bocznicowych jest zabronione.

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

W czasie wykonywania manewrów lokomotywa manewrowa bocznicowa może znajdować się tylko na początku lub na końcu składu manewrowego musi być połączona z wagonami sprzęgiem śrubowym i przewodem hamulca zespolonego.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

Obowiązek przepisowego sprzęgania wagonów i lokomotyw w czasie wykonywania manewrów na bocznicę należy do ustawiacza drużyny manewrowej wykonującej manewry na bocznicę.

Wagony zdawane przewoźnikowi kolejowemu muszą być sprzęgnięte sprzęgami śrubowymi oraz połączone węzami hamulcowymi.

Do obowiązków ustawiacza należy również sprawdzenie, czy nie brakuje części wagonowych oraz czy są one należycie pozakładane.

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

Obsadę lokomotywy manewrowej stanowi kierowca lokomotywy.

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

Kierownikiem manewrów na bocznicę jest ustawiacz. Ustawiacz wykonuje pracę manewrową jednoosobowo.

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

Na bocznicę Imperia jazdy manewrowe przez przejazdy wolno wykonywać z prędkością nie przekraczającą 5 km/h podając sygnał „Baczność”.

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

Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.

Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.

W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym, długość składu manewrowego bez obsługiwanych hamulców wagonowych może wynosić 10 wagonów.

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

W przypadku przetaczania wagonu pojazdem drogowym (ciągnikiem) należy przestrzegać następujących zasad:

- podczas przetaczania wagonu ciągnik powinien znajdować się na zewnątrz toru,
- lina użyta do ciągnięcia wagonu musi mieć długość przynajmniej 2,5 m,
- linę należy założyć na hak przy wagonie z tej strony, z której znajduje się ciągnik,
- kierujący ciągnikiem nie może być jednocześnie kierującym manewrami,
- pracownicy zatrudnieni przy manewrowaniu powinni być rozstawieni po tej stronie wagonu, po której znajduje się ciągnik,
- przed uruchomieniem taboru, kierowca powinien podać sygnał dźwiękowy – „Baczność”,
- szybkość przetaczania nie może przekraczać 3 km/h,
- należy uważać, aby żaden pracownik nie znalazł się między wagonem a ciągnikiem (liną) oraz między wagonem a rampą.

Na bocznicach nie stosuje się przetaczania wagonów przy użyciu podciągarek wagonów.

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

Wszystkie zwrotnice na bocznicach przekładane są ręcznie przez pracowników drużyn manewrowych.

Kierujący manewrami na bocznicach powinien przed rozpoczęciem pracy manewrowej sprawdzić stan rozjazdów oraz działanie zwrotnic.

Za prawidłowe nastawienie zwrotnic przekładanych ręcznie w czasie manewrów odpowiada pracownik, który dane zwrotnice obsługuje.

Pracownik drużyny manewrowej obsługujący zwrotnicę, po właściwym nastawieniu zwrotnicy powinien podać w kierunku lokomotywy sygnał „Do mnie”. Ruszenie taboru może nastąpić tylko na sygnał ustawiacza.

Po zakończeniu pracy manewrowej wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy przełożyć w położenie zasadnicze. Zwrotnica jest w położeniu zasadniczym wtedy; gdy część przeciwwagi pomalowana na czarno jest skierowana ku ziemi.

Zwrotnic nie wolno przekładać pod taborami jak i bezpośrednio przed taborami, gdy istnieje niebezpieczeństwo najechania taboru na zwrotnicę w chwili przekładania.

5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi.

Po zakończeniu manewrów płozy hamulcowe oraz kliny zabezpieczające nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem muszą być ułożone na pomalowanych na żółty kolor stojakach do tego celu przeznaczonych.

Stojaki do płozów znajdują się:

- na międzytorzu torów nr 951 i 952 1 płóz
- na międzytorzu torów nr 952 i 953 3 płozy

– obok toru nr 950 przy lokogarażu 2 płozy
ponadto 1 płóz znajduje się na lokomotywie bocznicowej.

Płozy używane na bocznicę powinny być przystosowane do szyn typu S42 i S49.

Za stan techniczny płóz hamulcowych odpowiedzialny jest kierujący manewrami, który powinien na bieżąco wycofywać z użycia płozy uszkodzone zastępując je nowymi.

Zabrania się używania płóz uszkodzonych. Płozy dyskwalifikują następujące wady techniczne:

- nieprzepisowe wymiary,
- języczek podeszwy ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
- podeszwa skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
- wargi uszkodzone lub bardzo zużyte, korpus złamany lub pęknięty,
- nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
- uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
- nity łączące stopkę z podeszwą są obluźnione lub widoczne jest pęknięcie spawu.

Wszystkie płozy oznaczone są skrótem nazwy bocznicę i numerem ewidencyjnym.

Po zakończeniu pracy manewrowej płozy hamulcowe nieużyte do zabezpieczenia taboru powinny być zdjęte z toru i założone na stojaki.

Miejsce umieszczenia stojaka przedstawione jest na planie schematycznym bocznicę.

5.13. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

Po zakończeniu pracy manewrowej, wagony należy zabezpieczyć przed możliwością samoistnego ruszenia (przed zbiegnięciem).

Do hamowania wagonów oraz zabezpieczania ich przed zbiegnięciem należy używać ręcznych hamulców wagonowych lub płózów hamulcowych.

Zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem dokonuje się poprzez sprzęgnięcie i zahamowanie ręcznym hamulcem wagonowym oraz podklinowanie płozami hamulcowymi, a mianowicie:

- stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć z sobą, z wyjątkiem tych grup taboru lub pojedynczych wagonów, które zostały podstawione na szczególne punkty ładunkowe,
- w każdym innym przypadku stojący tabor w grupie powinien być zawsze ze sobą sprzęgnięty,
- oprócz sprzęgnięcia taboru odstawionego na postój należy zahamować hamulcem ręcznym następującą grupę wagonów:
 - jeden wagon, gdy grupa połączonego składu nie przekracza 10 wagonów,
 - dwa skrajne wagony, gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 wagonów.

Niezależnie od sprzęgnięcia i zahamowania wagonów hamulcem ręcznym, koła stojącego taboru należy podklinować płozami hamulcowymi z obu stron składu, przy czym w przypadku braku w składzie hamulca ręcznego, skład należy zabezpieczyć poprzez wyłożenie płózów hamulcowych pod oba koła skrajnej osi wagonu od strony spadku.

Pojedynczy wagon pozostawiony pod czynnościami za- lub wyładunkowymi powinien być zahamowany hamulcem ręcznym lub podklinowany płozami z obu stron.

W czasie manewrów, pozostawiając tabor w pobliżu ukresu albo krzyżującej się z torami bocznicę drogi technologicznej, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się taboru na skutek rozprężenia zderzaków elastomerowych lub przez uderzenie przez inny tabor.

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

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

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

Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do drużyny manewrowej.

6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy.

Organizacja pracy manewrowej, nadzór nad jej wykonywaniem należy do obowiązków Dyrektora Zakładu a w przypadku jego nieobecności do wyznaczonego przez niego pracownika.

Kierownikiem manewrów na boczniczy jest ustawiacz.

Bez polecenia ustawiacza nie wolno wykonywać żadnego ruchu manewrowego. Wszelkie ruchy manewrowe na boczniczy wykonywane są tylko na polecenie ustawiacza.

Przed przystąpieniem do pracy manewrowej ustawiacz jako kierujący manewrami na boczniczy powinien:

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

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

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

Planowanie i organizacja pracy manewrowej należy do obowiązków Dyrektora Zakładu a w przypadku jego nieobecności do wyznaczonego przez niego pracownika., który uzgadnia zakres pracy manewrowej w czasie obsługi boczniczy z ustawiaczem.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na boczniczy Imperia należy:

- zabieranie wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego i podstawianie ich na punkty ładunkowe,
- zabieranie wagonów z punktów ładunkowych i odstawianie ich na tory zdawczo-odbiorcze lub na inne punkty ładunkowe,

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.

Przed rozpoczęciem obsługi punktów ładunkowych kierujący manewrami musi upewnić się, że prace ładunkowe zostały przerwane i nie ma przeszkód do wykonywania pracy manewrowej.

6.4. Ważenie wagonów.

Na bocznicy Imperia nie ma wagi wagonowej.

6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

Okres pogotowia zimowego rozpoczyna się 15 listopada i kończy 31 marca.

Przygotowanie bocznic do pracy w okresie zimowym poprzez:

- osłonę (w razie potrzeby) torów bocznicowych zasłonami odśnieżnymi, podjęcie innych działań zaradczych przeciwdziałających skutkom zimy,
 - właściwe przygotowanie urządzeń i sprzętu ładunkowego oraz ludzi do wykonywania pracy ładunkowej,
 - sprawdzenie działania urządzeń nastawczych zwrotnicy,
- powinno być wykonane w terminie do 14 listopada.

W terminie do 14 listopada Dyrektor Zakładu odpowiedzialny jest za zgromadzenie i złożenie w magazynie (w pobliżu torów bocznic) odpowiedniej ilości materiałów i przedmiotów przeznaczonych do akcji zimowej. Wymienione materiały powinny być spisane i utrzymane w ciągłej gotowości do użycia.

Zapasy suchego piasku należy przechowywać w skrzyni lub beczkach ustawionych w miejscach nie utrudniających pracy manewrowej. O miejscu składowania piasku i soli należy powiadomić wszystkich zainteresowanych pracowników.

W okresie zimy odśnieżanie torów bocznicowych należy do obowiązków pracowników wyznaczonych przez Dyrektora Zakładu (dotyczy oczyszczania ze śniegu i lodu), który wyznacza im poszczególne rejonu pracy.

W czasie gołedzi tory bocznicowe, na których odbywają się manewry (a zwłaszcza w miejscach położenia rozjazdu) należy posypać piaskiem lub solą zmieszaną z piaskiem.

Dyrektor Zakładu lub wyznaczony przez niego pracownik powiadamia z odpowiednim wyprzedzeniem wszystkich zainteresowanych pracowników o ewentualnych zmianach w pracy eksploatacyjnej bocznic spowodowanych trudnymi warunkami zimowymi.

Kierownikiem akcji zimowej jest Dyrektor Zakładu, który w zależności od sytuacji powinien w porę podjąć takie działania, aby nie dopuścić do zakłóceń w pracy bocznic kolejowej.

Przed przystąpieniem do wykonywania pracy manewrowej na bocznic, pracownicy zatrudnieni przy manewrach, oprócz wykonywania normalnych czynności, powinni sprawdzić, czy:

- miejsca niebezpieczne (śliskie) zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo przy manewrach oraz czy nie ma innych przeszkód do bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
- zwrotnice przekładają się prawidłowo,
- manewry nie będą zagrażać pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu skutków zimy,
- sygnały będą widoczne przez pracowników wykonujących prace manewrowe.

W czasie manewrów nie należy układać płozów hamulcowych bezpośrednio na śniegu dla uniknięcia ich oblodzenia.

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

W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa, a w szczególności przestrzegać następujących postanowień:

- przez tory należy przechodzić prostopadle do ich osi, po upewnieniu się, że nie ma przeszkód, przechodząc nie należy stawać na główkę szyny,
- nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach,
- przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z budek hamulcowych, pomostów oraz przerw między wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego wagonu,
- zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu,
- w czasie jazdy na taborze zabronione jest:
 - wychylanie się poza skrajnię taboru,
 - przebywania na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają znajdowanie się pracownika w skrajni taboru, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
 - przebywania na zderzakach, sprzęgach śrubowych, dachach wagonów i ładunkach,
 - przebywanie na stopniach wejściowych lokomotywy,
- wchodzenie między tabor w celu jego połączenia w pozycji wyprostowanej jest zabronione, wchodząc należy schylić się chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu,
- zabrania się sprzęgania i rozprzęgania lokomotywy z wagonami jeżeli lokomotywa lub wagony znajdują się w ruchu,
- sprzęganie i rozprzęganie taboru na przejazdach, rozjazdach jest zabronione,
- do zabezpieczania taboru nie wolno używać płozów hamulcowych uszkodzonych,
- płoż należy wykładać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwytanie płożu za korpus,
- przy przestawianiu zwrotnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnię taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.
- przed podaniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien osobiście przekonać się, czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu taboru lub bezpieczeństwu pracowników i osób postronnych
- podający sygnał do uruchomienia taboru zobowiązany jest przekonać się, czy manewry będą wykonane w sposób bezpieczny.
- szczególną ostrożność należy zachować na torach ładunkowych, przy murach, parkanach, bramach oraz przy urządzeniach ładunkowych.
- przy przejazdach obok ramp, zasieków oraz w czasie przejazdu przez bramy zabrania się drużynie manewrowej (ustawiaczowi) jazdy na stopniach wagonów.

- nie wolno wykonywać manewrów na torach w czasie trwania pracy urządzeń ładunkowych.

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

- zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
- zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
- sprawdzić czy pomiędzy rampą a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
- sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
- sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru; należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziemia itp.),
 - 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie pozostałe przedmioty,
- upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

Wagony, które dla dokonania manewrów zostały zabrane z punktu ładunkowego pomimo nie ukończenia czynności ładunkowych należy po wykonaniu manewrów podstawić na miejsce z którego zostały zabrane. Każdorazowo o zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.

Przed uruchomieniem taboru zabieranego z punktu ładunkowego należy zdjąć z szyny płozy hamulcowe lub kliny zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem. Po podstawieniu wagonów na punkty ładunkowe należy zabezpieczyć je przed zbiegnięciem.

7. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

Przekazywanie wagonów przez przewoźników kolejowych dla bocznicy odbywa się na punkcie zdawczo-odbiorczym na torze nr 952 na podstawie uzgodnionych w umowach wykazów zdawczych – w przypadku, gdy przewoźnikiem jest PKP Cargo S.A., na podstawie sporządzonych przez PKP Cargo S.A. wykazów zdawczych.

W czynnościach zdawczo-odbiorczych ze strony bocznicy bierze udział pracownik wyznaczony przez Dyrektora Zakładu, a ze strony przewoźnika:

- a) ustawiacz – gdy przewoźnikiem jest PKP Cargo S.A.,
- b) wyznaczony pracownik – w przypadku pozostałych przewoźników.

Przekazywanie wagonów polega na porównaniu danych umieszczonych w wykazie zdawczym ze stanem faktycznym, sprawdzeniu stanu wagonów, przesyłek i plomb.

W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel bocznicy dokonuje przyjęcia wagonów wpisując na wykazie datę i godzinę przyjęcia a następnie przyjmujący i zdający podpisują wykaz.

W razie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel użytkownika bocznicy żąda od przedstawiciela przewoźnika odnotowania w wykazie zdawczym zauważonych braków technicznych wagonów, ich zanieczyszczenia itp. W przypadku stwierdzenia w przyjmowanych wagonach częściowego braku lub uszkodzenia przesyłek lub braku plomb należy wezwać przedstawiciela przewoźnika w celu komisyjnego wydania przesyłki.

Po przekazaniu wagonów przedstawiciel przewoźnika wręcza przedstawicielowi bocznicy jeden egzemplarz wykazu zdawczego.

W razie braku przedstawiciela bocznicy, podczas obsługi dokonywanej przez PKP Cargo S.A zgodnie z planem obsługi, przedstawiciel PKP Cargo S.A. zamieszcza na wykazie zdawczym, w miejscu przeznaczonym na podpis przyjmującego adnotację „przedstawiciel bocznicy nieobecny”. W takim przypadku uważa się, że wagony zostały przyjęte bez zastrzeżeń.

Szczegółowe zasady postępowania z wagonami pod względem handlowym regulują umowy z przewoźnikami kolejowymi.

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

Odbiór wagonów przez przewoźnika odbywa się na punkcie zdawczo-odbiorczym na torze nr 951 na podstawie:

- zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania, sporządzanych przez wyznaczonego pracownika Imperia, po uprzednim telefonicznym powiadomieniu Kasy Towarowej stacji Konin – w przypadku, gdy przewoźnikiem jest PKP Cargo S.A.,
- zawiadomień lub wykazów uzgodnionych z przewoźnikiem w trybie określonym w zawartej z nim umowie na obsługę – w przypadku pozostałych przewoźników.

W razie ujawnienia przez przedstawiciela przewoźnika nieprawidłowości, przedstawiciel bocznicy powinien spowodować natychmiastowe ich usunięcie. Jeżeli natychmiastowe usunięcie nieprawidłowości ujawnionych przez przedstawiciela przewoźnika nie jest możliwe, przewoźnik zabiera grupę wagonów poprzedzającą kwestionowany wagon, a użytkownik bocznicy zobowiązany jest usunąć nieprawidłowość i ponownie zdać wagony.

Przekazanie i przyjęcie wagonów i ich stan potwierdzają w wykazie osoby zdające i przyjmujące przez złożenie podpisów oraz wpisanie daty i godziny przekazania.

8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją materiałów niebezpiecznych.

Bocznica Imperia nie otrzymuje i nie wysyła koleją materiałów niebezpiecznych.

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

Nadzór nad stanem technicznym oraz utrzymanie torów i innych urządzeń na bocznicy w stanie zdatnym do eksploatacji oraz należy do obowiązków Dyrektora Zakładu.

Badanie stanu torów, powinno być dokonywane co najmniej jeden raz w roku przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia budowlane w specjalności kolejowej a wyniki badania powinny być odnotowane w odpowiedniej dokumentacji.

Ogłędziny rozjazdów, leżących w torach bocznicowych powinny być dokonywane:

- co najmniej jeden raz w miesiącu w przypadku codziennej pracy manewrowej na bocznicy,
- przed każdym rozpoczęciem pracy manewrowej w przypadku przerw w pracy manewrowej trwających dłużej niż jeden miesiąc.

Na zarządzenie Dyrektora Zakładu, ogłędziny rozjazdów mogą być wykonane w dodatkowych terminach.

Obchody normalne torów powinny być wykonywane jeden raz w miesiącu.

Na zarządzenie Dyrektora Zakładu może być wykonany obchód dodatkowy.

Wykonanie i wyniki ogłędzin rozjazdów i obchodów torów pracownik który je wykonał rejestruje w Dzienniku ogłędzin rozjazdów.

Konserwacja bocznic obejmuje następujące czynności:

- smarowanie śrub, dokręcanie śrub i wkrętów, czyszczenie żłobków na przejazdach, ogłędziny zewnętrzne rozjazdów, czyszczenie i smarowanie rozjazdów,
- bieżące utrzymanie torów w stanie używalności związane z drobną naprawą (wymianą pojedynczych złącz, usuwanie wybojów, poprawianie prześwitu toru, odwadnianie itp.),
- bieżące utrzymanie latarni zwrotnicowych, wskaźników, tablic i tarcz sygnałowych.

Wszystkie prace związane z wykonywaniem ogłędzin rozjazdów, obchodami torów, konserwacją rozjazdów i torów oraz roboty związane z wymianą nawierzchni, wymianą rozjazdów, podrozejzdnic itp. właściciel bocznic zleca podmiotom zewnętrznym.

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

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

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

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

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

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

Za zapewnienie właściwych kwalifikacji, posiadanie wymaganej zdolności fizycznej i psychicznej przez pracowników wykonujących prace manewrowe na bocznicy oraz prace związane z utrzymaniem infrastruktury bocznicy i prowadzenie właściwej dokumentacji w tym zakresie odpowiadają podmioty zatrudniające tych pracowników.

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

11.1. Obowiązki nadzorującego manewry.

Nadzorujący manewry (Dyrektor zakładu lub wyznaczony przez niego pracownik) przed rozpoczęciem pracy powinien ustalić:

- prace wykonane , pozostające do wykonania oraz wydane polecenia zmierzające do realizacji zadania
- skład drużyn manewrowych i ich gotowość do wykonania pracy
- miejsce znajdowania się lokomotywy manewrowej
- fakt ewentualnego przetrzymywania wagonów towarowych ponad czas ustalony w planie obsługi bocznicy
- stan sprawności urządzeń łączności w rejonach manewru
- które tory i rozjazdy są zamknięte oraz czy istnieją ograniczenia prędkości jazd manewrowych wynikające ze stanu torów , rozjazdów itp.
- czy w okresie zimowym materiały i urządzenia przeznaczone do akcji odśnieżania znajdują się na miejscu ich użytkownika w dostatecznej ilości, a szczególnie :
 - a. piasek , żużel lub popiół do posypywania ścieżek i dróg w rejonach manewrowych , schodów zewnętrznych itp.
 - b. łopaty , miotły , szczotki stalowe , skrobaczki ,drągi
 - c. piecyki , pochodnie oraz aparaty do podgrzewania i odmraża zwrotnic , płóz , sprzęgów z odpowiednim zapasem paliwa

Zauważone nieprawidłowości niezwłocznie eliminować.

Podczas wykonywania manewrów, nadzorujący manewry powinien sprawdzać, czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z regulaminem pracy bocznicy , postanowieniami „Instrukcji prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy” , planem obsługi bocznicy , wydanymi poleceniami , a w razie zauważenia nieprawidłowości – niezwłocznie je eliminować.

11.2. Obowiązki kierującego manewrami (ustawiacza)

Przed przystąpieniem do pracy , kierownik manewrów (ustawiacz) powinien:

- zgłosić swoją obecność nadzorującemu manewry
- zapoznać się z poleceniami nadzorującego manewry i operatywnym planem pracy manewrowej
- sprawdzić obsadę lokomotywy
- sprawdzić osygnalizowanie , wyposażenie lokomotywy oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach
- zapoznać się ze stanem torów w swoim rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości, ewentualnie zamknięcia , zabezpieczenie toru przed zbiegnięciem , usytuowanie taboru w granicach ukresów
- dokonać zewnętrznych wzrokowych oględzin rozjazdów

Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej

- ustalić miejsce postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (z przekroczoną skrajnią ,wykolejonych , uszkodzonych) , przetrzymywanych , z pilnym ładunkiem
- sprawdzić stan i ilość płóz hamulcowych , oświetlenia i łączności
- bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan pracy manewrowej i zapoznać z nim maszynistę oraz sprawdzić czy niema aktualnie przeszkód do uruchomienia taboru

W czasie wykonywania pracy , do obowiązków kierownika manewrów należy :

- obsługa punktów ładunkowych oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów w przypadku braków wyznaczonych pracowników na tych punktach
- rozprzęganie i sprzęganie wagonów
- przestawianie zwrotnic i wykolejnic
- hamowanie taboru manewrującego
- zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem
- inne czynności związane z pracą manewrową
- w razie wypadku podczas manewrów zgłosić ten fakt nadzorującemu manewry , podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku , jego przyczynach itp. Do czasu przybycia przełożonych , wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem.

Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać ;

- posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innym materiałem oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się czasie pracy.
- prawidłowe działanie zwrotnic
- widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach

Po zakończeniu manewrów kierujący nimi powinien sprawdzić czy tabor znajduje się e granicach ukresów , czy wagony są sprzęgnięte i należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem , czy niema taboru uszkodzonego i wykolejonego.

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

Kierujący manewrami ponosi odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie pracy manewrowej , zgodnie z niniejszym regulaminem i postanowieniami „Instrukcji prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy”.

11.2. Obowiązki maszynisty.

Maszynista wykonujący manewry powinien:

- obserwować sygnały i wskaźniki i ściśle się do nich stosować
- obserwować prawidłowe nastawienie zwrotnic , wykolejnic itp.
- obserwować czy na drodze przebiegu niema przeszkód do jazdy
- obserwować czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch , w miarę możliwości, jeżeli jego skład manewrowy jest ciągnięty , albo w zasięgu widoczności , jeżeli jest pchany.

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

Pod pojęciem wypadku kolejowego na torach bocznicowych należy rozumieć wszystkie wypadki, które zaszły w związku z eksploatacją bocznicy i mają ujemny wpływ na ciągłość i bezpieczeństwo ruchu lub pracy manewrowej na bocznicy. Do wypadku zalicza się:

- zderzenie lub najechanie taboru na tabor,
- wykolejenie wagonu lub lokomotywy,
- uszkodzenie taboru spowodowane zderzeniem, najechaniem, starciem lub powstałe z innych przyczyn,
- uszkodzenie torów, rozjazdów, kozłów oporowych,
- pożar taboru,
- wypadek na przejściach i przejazdach na bocznicy,
- zranienie lub wypadek śmiertelny pracowników własnych, osób postronnych lub pracowników przewoźnika kolejowego znajdujących się na bocznicy w czasie wykonywania swoich obowiązków,
- wszelkie inne wypadki zagrażające bezpieczeństwu ruchu i taboru na bocznicy.

Każdy pracownik zakładu, który zauważy niebezpieczeństwo, grożące ruchowi kolejowemu na bocznicy lub ludziom, powinien podjąć natychmiastowe działanie dla zapobiegnięcia wypadkowi.

O każdym zaistniałym wypadku pracownik, który go zauważył, zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić kierującego manewrami ustawiacza oraz Dyrektora Zakładu.

W razie wypadku z ludźmi w pierwszej kolejności należy powiadomić – jeżeli to konieczne – pogotowie ratunkowe.

Dyrektor Zakładu po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku sprawdza stan faktyczny na miejscu, wydaje zarządzenie mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na bocznicy, zarządza udzielenie pomocy poszkodowanemu, zabezpiecza ślady wypadku oraz jeżeli w wypadku uczestniczyli pracownicy przewoźnika kolejowego lub tabor zawiadamia o wypadku przewoźnika kolejowego i dyżurnego ruchu stacji Konin.

O wypadkach z ludźmi należy zawiadomić inspektora bhp.

O wypadkach śmiertelnych należy powiadomić Posterunek Policji, Prokuratora Rejonowego oraz Inspektora Pracy i Urząd Transportu Kolejowego.

W zawiadomieniu o wypadku należy podać miejsce, rodzaj wypadku, skutki wypadku i ewentualnie przyczynę.

Do czasu przybycia na miejsce wypadku komisji nie wolno podejmować żadnych czynności mogących zatrzeć względnie usunąć ślady wypadku ani też wkoleić wykolejony tabor. Wyjątek stanowią przypadki, gdy pozostawienie istniejącego stanu może zagrażać zdrowiu lub życiu ludzi.

Po zaistnieniu wypadku z taborem kolejowym na bocznicy należy wstrzymać prace manewrowe i zamknąć tor dla ruchu.

O tym, czy też należy wezwać pogotowie techniczne, czy wykolejony wagon może posiadać bocznicę wkoleić własnymi siłami, decydują przedstawiciele komisji wypadkowej.

Wykolejony wagon próżny nie może być załadowany, lecz musi być po zbadaniu przez rewidenta wagonów przewoźnika kolejowego odesłany do sprawdzenia lub ewentualnej naprawy do specjalistycznych warsztatów. Wykolejony wagon ładowny po zbadaniu przez rewidenta wagonów przewoźnika kolejowego powinien być wyładowany na bocznicy i jako próżny wysłany do specjalistycznych warsztatów do sprawdzenia lub ewentualnej naprawy.

W razie pożaru należy postępować zgodnie z przepisami obowiązującymi w IMPERIA GROUP S.A.

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

| IMPERIA GROUP S.A. | |
|---|----------------------------------|
| Dyrektor zakładu | 63/242 16 77 |
| Zarządca infrastruktury kolejowej , z torami którego bocznicą kolejową jest połączona PKP PLK S.A. | |
| Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu Al. Niepodległości 8 , 61-875 Poznań | 61/633 13 00 |
| Sekcja Eksploatacji Gniezno ul. Konikowa 14a , 62-200 Gniezno | 61/633 43 40 |
| Dyżurny ruchu stacji Konin | 63/217 71 25 |
| Dyspozytor | 61/633 10 50 lub 61/633 10 58 |
| Przewoźnik - 1 PKP CARGO S.A. | |
| Wielkopolski Zakład Spółki ul. Kolejowa 23 , 60-717 , Poznań | 61/633 33 30 |
| Sekcja Przewozów Poznań | 61/633 32 94 |
| Kasa Towarowa Konin | 63/217 73 03 |
| Dyspozytor | 61/633 31 98 |
| Przewoźnik : 2 (wypełnić ołówkiem) | |
| | |
| | |
| | |
| | |

14. Postanowienia końcowe.

Rozdzielnik regulaminu :

| | |
|-------------|---|
| egz. nr 1,2 | IMPERIA GROUP S.A. |
| egzp. nr 3 | PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu |
| egz. nr 4 | PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu Sekcja Eksploatacji Gniezno |
| egz. nr 5 | PKP CARGO S.A. Wielkopolski Zakład Spółki |
| egz. nr 6 | Przewoźnik -2..... |

Regulamin pracy boczniczy kolejowej powinien być utrzymany w stanie aktualnym.

Regulamin należy podać do wiadomości za pokwitowaniem wszystkim zainteresowanym pracownikom.

Z postanowieniami regulaminu , załącznikami oraz wszystkimi zmianami i uzupełnieniami powinni zostać zapoznani pracownicy: użytkownika boczniczy kolejowej , licencjonowanych przewoźników kolejowych , przedsiębiorców wykonujących prace manewrowe na boczniczy oraz podmiotów dokonujących czynności związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy.


Użytkownik boczniczy kolejowej zobowiązany jest prowadzić rejestr osób które zapoznały się z treścią regulaminu , potwierdzając przyjęcie jego postanowień do wiadomości i stosowania.

Każdą zmianę w regulaminie mającą wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego przed jej wprowadzeniem należy uzgodnić z Zakładem Linii Kolejowych w Poznaniu.

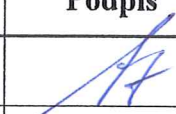
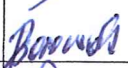

Zmiany powinny być wniesione do wszystkich egzemplarzy regulaminu i odnotowane w skorowidzu zmian i uzupełnień.

Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej

15. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.

| L.p. | Dotyczy punktu | Przyczyna wprowadzenia | Data wprowadzenia | Podpis wprowadzającego zmianę |
|------|---------------------|---------------------------|-------------------|--|
| 1. | Strona tytułowa | pismo UTK z 13.06.2019 r. | 28.06.2019. |  <p>IMPERIA GROUP SA 62-100 Wągrowiec, ul. Rębska 83A tel. +48 67 25 43 963 www.imperia-group.pl NIP 665-29-43-512, REGON 301 472987, KRS 0000524442</p> <p>PREZES ZARZĄDU <i>Marcin Świtajski</i></p> |
| 2. | pkt. 1.1., str.5 | pismo UTK z 13,06 2019 r. | 28.06.2019. | |
| 3. | pkt. 1.4., str. 6 | pismo UTK z 13.06.2019 r. | 28.06.2019. | |
| 4. | pkt.1.7., str. 7 | pismo z UTK z 13.06.2019. | 28.06.2019. | |
| 5. | pkt. 2.1., str. 7 | pismo z UTK z 13.06.2019. | 28.06.2019. | |
| 6. | pkt. 2.5., str. 10 | pismo UTK z 13.06.2019. | 28.06.2019. | |
| 7. | pkt. 2.16., str. 12 | auto poprawka | 28.06.2019. | |
| 8. | pkt. 2.22., str. 14 | auto poprawka | 28.06.2019. | |
| 9. | pkt. 11.1., str. 26 | pismo UTK z 13.06.2019. | 28.06.2019. | |
| 10. | pkt. 11.2., str. 27 | pismo UTK z 13.06.2019. | 28.06.2019. | |
| 11. | pkt. 12., str. 29 | pismo UTK z 13.06.2019. | 28.06.2019. | |
| 12. | pkt. 14., str. 30 | pismo UTK z 13.06.2019. | 28.06.2019. | |
| 13. | Załącznik nr 1 | pismo UTK z 13.06.2019. | 28.06.2019. | |
| 14. | Załącznik nr 2 | pismo UTK z 13.06.2019. | 28.06.2019. | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

16. Przyjęcie do wiadomości treści regulaminu

| L.p. | Imię i nazwisko | Stanowisko | Data | Podpis |
|------|--------------------|-------------------------|--------------|---|
| 1. | Wiesław Sommerrey | Kierownik boczniczy | 23.05.2014r. |  |
| 2. | Borowak Przemysław | ustawian | 23.05.2014r. |  |
| 3. | Michał Michal | Kierownik lokomotywy | 23.05.2014r. |  |
| 4. | | | | |
| 5. | | | | |
| 6. | | | | |
| 7. | | | | |
| 8. | | | | |
| 9. | | | | |
| 10. | | | | |
| 11. | | | | |
| 12. | | | | |
| 13. | | | | |
| 14. | | | | |
| 15. | | | | |
| 16. | | | | |
| 17. | | | | |
| 18. | | | | |
| 19. | | | | |
| 20. | | | | |