

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej  
Przedsiębiorstwa Produkcyjno - Usługowo - Handlowego  
„Factum” Spółka z o.o.  
W Bydgoszczy**

**Do użytku służbowego**

**Egz. Nr .....**

**Bydgoszcz, 2023 r.**

1. *[Faint, illegible text]*

2. *[Faint, illegible text]*

3. *[Faint, illegible text]*

4. *[Faint, illegible text]*

5. *[Faint, illegible text]*

6. *[Faint, illegible text]*

7. *[Faint, illegible text]*

8. *[Faint, illegible text]*

9. *[Faint, illegible text]*

10. *[Faint, illegible text]*

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ  
PRZEDSIĘBIORSTWA PRODUKCYJNO - USŁUGOWO – HANDLOWEGO  
„FACTUM” SPÓŁKA Z O.O.  
W BYDGOSZCZY**

**UZGODNIONO:**

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy

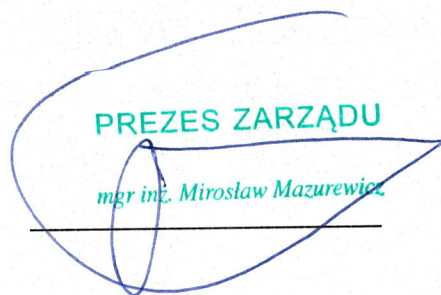
dnia \_\_\_\_\_ 2023 r. \_\_\_\_\_

ważny od dnia \_\_\_\_\_ 2023 r.

**ZATWIERDZONO:**

dnia \_\_\_\_\_ 2023 r.

**PREZES ZARZĄDU**  
*mgr inż. Mirosław Mazurewicz*



Regulamin sporządzono w 6 jednobrzmiących egzemplarzach  
Regulamin zawiera 42 stron





## Spis działek Regulaminu

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



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



<b>VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.....</b>	<b>28</b>
1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.....	28
2. Przekazywanie wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy. ....	28
<b>VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.....</b>	<b>29</b>
1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej. ....	29
2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej. ....	29
3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.....	29
4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.....	29
<b>IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. ....</b>	<b>30</b>
<b>X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznic (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznic).....</b>	<b>32</b>
<b>XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznic ruchem kolejowym). ....</b>	<b>34</b>
<b>XII. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taboru kolejowym. ....</b>	<b>37</b>
<b>XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznic kolejową. ....</b>	<b>39</b>
<b>XIV. Postanowienia końcowe.....</b>	<b>40</b>
1. Rozdzielnik regulaminu. ....	40
2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu. ....	40
3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania. ....	41
<b>XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu .....</b>	<b>42</b>

**Załączniki:**

- Plan schematyczny bocznic kolejowej

<b>Skróty stosowane w Regulaminie</b>	
<b>Skrót</b>	<b>Znaczenie</b>
„Factum” sp. z o.o.	„Factum” sp. z o.o. ul. Zygmunta Augusta 5/3, 85-082 Bydgoszcz.
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
Bocznicza, bocznicza kolejowa, Bocznicza kolejowa PPUH F a c t u m Spółka z o.o.	Bocznicza kolejowa Przedsiębiorstwa Produkcyjno - Usługowo – Handlowego F a c t u m Spółka z o.o.
Przewoźnik	Licencjonowany przewoźnik kolejowy
Prowadzący pojazd trakcyjny	Maszynista, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej
Przewodniczący komisji kolejowej	Przewodniczący komisji kolejowej na bocznicach kolejowej Przedsiębiorstwa Produkcyjno - Usługowo – Handlowego F a c t u m Spółka z o.o.
Regulamin, Regulamin pracy bocznic kolejowej	Regulamin pracy bocznic kolejowej Przedsiębiorstwa Produkcyjno - Usługowo – Handlowego F a c t u m Spółka z o.o.
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
PKBWK	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych



## I. Postanowienia ogólne.

### 1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

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

1.2. Regulamin pracy boczniczy kolejowej opracowany został na podstawie:

- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U.2023 poz.1786 z późn.zm.),
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 8),
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.2023 poz.682 z późn.zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U.2022 poz.2572 z późn.zm.),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz.369),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1923); – Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty (Dz.U. 2022 poz. 2557)

1.3. Celem opracowania regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy manewrowej na boczniczy kolejowej. Regulamin pracy boczniczy kolejowej obejmuje postanowienia regulujące prawidłowe i bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na terenie boczniczy. Regulamin

przedstawia warunki miejscowe (lokalne) panujące na bocznicy oraz ich wpływ na bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz czynności ładunkowych.

## 2. Podstawa prawna eksploatacji bocznicy kolejowej.

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

Nr świadectwa	Wyrób	Data wydania
B/2001/0111-12	Nawierzchnia kolejowa z szyn typu S49 dla torów klasycznych lub bezстыkowych na podkładach drewnianych lub strunobetonowych z przytwierdzeniem pośrednim typu K	6.05.2003 r.
B/2001/0114-11	Nawierzchnia kolejowa z szyn typu S49 dla torów klasycznych na zespołach podkładów podłączowych Typu I/B, II/B z przytwierdzeniem pośrednim typu K	6.05.2003 r.
B/2004/093	Rozjazdy kolejowe zwyczajne typu: Rz S49-190-1:6,6, Rz S49-190-1:7,5 oraz Rz S49-190-1:9 z odmianami	15.07.2004 r.

2.2. Bocznica kolejowa eksploatowana jest na podstawie Świadectwa Bezpieczeństwa nr ..... wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla użytkownika bocznicy kolejowej.

2.3. Użytkownikiem bocznicy w rozumieniu art. 4 pkt. 10a ustawy o transporcie kolejowym jest „Factum” sp. z o.o. na podstawie tytułu prawnego właściciela na działkach, na których położona jest bocznica.

## 3. Zakres obowiązywania regulaminu.

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

3.2. Postanowienia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej obowiązują:

- pracowników bocznicy kolejowej, których praca związana jest z ruchem kolejowym,
- przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznicy kolejowej,
- pracowników podmiotów gospodarczych zajmujących się diagnostyką i utrzymaniem bocznicy kolejowej,
- innych pracowników wykonujących czynności na terenie bocznicy.
-



#### 4. Użytkownik bocznic kolejowej.

Użytkownikiem bocznic jest: „Factum” sp. z o.o.

Adres siedziby użytkownika bocznic: ul. Zygmunta Augusta 5, 85-082 Bydgoszcz.

Adres bocznic : ///.

#### 5. Współużytkownicy bocznic kolejowej.

Bocznic nie posiada współużytkowników.

#### 6. Przeznaczenie bocznic kolejowej.

Bocznic kolejowa przeznaczona jest do:

- przyjmowania i nadawania składów wagonowych,
- wykonywania pracy manewrowej związanej z obsługą punktu zdawczo-odbiorczego i ładunkowego,
- wykonywania czynności ładunkowych.

#### 7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.

Lp.	Tytuł
1	Zasady i wymagania utrzymania nawierzchni kolejowej, budowli inżynierskich na bocznic kolejowej użytkowanej przez „Factum” sp. z o.o.
2	Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz sygnalizacji na bocznic kolejowej użytkowanej przez „Factum” sp. z o.o.
3	Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznic kolejowej użytkowanej przez „Factum” sp. z o.o.

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

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

## II. Opis techniczny bocznic kolejowej.

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

1.1. Bocznic „Factum” sp. z o.o. odgałęzia się od toru nr 301 stacji Bydgoszcz Główna Towarowa rozjazdem nr 292 w km. 0,647 linii nr 745, oraz w km. 369,659 linii

kolejowej nr 131, położonym w okręgu nastawczym „BGB” i obsługiwany przez dyżurnego ruchu dysponującego tego posterunku.

## 2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

2.1. Bocznicą nie posiada okręgów nastawczych i posterunków ruchu.

2.2. Rozjazd nr 292 odgałęziający do bocznicy jest nastawiany przez dyżurnego ruchu dysponującego tego posterunku..

## 3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowany jest:

– na torze nr 337

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

### 4.1. Wykaz torów

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość toru						Pojemność użyteczna w wag. czteroosiowych
		Ogólna			Użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
337	zdawczo-odbiorczy, ładunkowy	PR 295	KO	352	UR 295	Z 1	312	18
Łącz	Łącznik między rozjazdami	S 291	S 295	63,5	-	-	-	Zakaz zajmowania
Oznaczenia: PR – początek rozjazdu; UR - ukres rozjazdu; KO - koziół oporowy; Z 1 - sygnał Z 1 „Stój” ;								
Wszystkie tory na gruncie PKP S.A.								
Za średnią długość wagonu czteroosiowego przyjęto: 15 metrów								

### 4.2. Pojemność bocznic:

Maksymalna pojemność torów bocznic wynosi:  $M_p = 20$  wagonów o długości 15 m.

Normalna pojemność bocznic wynosi:  $N_p = 0,6 \times M_p = 0,6 \times 20 \text{ wag.} = 12$  wagonów o długości 15 m.

### 4.3. Tory bocznicy zbudowane są z szyn typu S49.



#### 4.4. Pochylenia podłużne torów

Nr toru	Pochylenie w promilach			Długość [m]	W kierunku	Uwagi
	spadek	poziom	wzniesienie			
1	2	3	4	5	6	7
337	6,1			180	KO	
	2,6			172		

Oznaczenia: KO - kozioł oporowy

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

##### 5.1. Wykaz rozjazdów.

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ rozjazdu	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób przestawiania	Oświetlenie zwrotnicy	UWAGI
1	2	3	4	5	6
291	RZL S49-190-1:9,	Na T385	elektryczny	nie	Zwrotnice rozjazdów nr 291 i 292 są nastawione przez dyżurnego ruchu z nastawni „BGB”, zwrotnica rozjazdu nr 292 jest zamknięta zamkiem trzpieniowym. Klucz znajduje się w nastawni „BGB”
292		Na R290			
295	RZP S49-205-1:9	na T337	ręcznie	nie	Zamknięty na stałe w położeniu na tor nr 337, z uwagi na wyłączenie z eksploatacji rozjazdów nr 296 i 297 oraz torów nr 331, 333 i 335.

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

##### 5.2. Oględziny i utrzymanie rozjazdów w czystości.

Oględziny i utrzymanie w czystości rozjazdu nr 295 należy do obowiązków uprawnionych pracowników użytkownika bocznicy. Oględziny i badania techniczne

tych rozjazdów wykonywane są przez osoby posiadające wymagane kwalifikacje na podstawie umowy zawartej pomiędzy użytkownikiem bocznic i firmą zewnętrzną.

#### **6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania**

Na terenie bocznicy nie ma zabudowanych wykolejnic.

#### **7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.**

Na bocznicy nie występują uzależnienia zwrotnic rozjazdów od wykolejnic.

#### **8. Urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym.**

Na terenie bocznicy nie ma zabudowanych urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

#### **9. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych.**

Bocznicy nie posiada okręgów nastawczych.

#### **10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.**

Na Bocznicy nie ma obiektów inżynieryjnych.

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

Na terenie bocznicy nie ma przejazdów drogowych.

#### **12. Oświetlenie bocznicy kolejowej.**

1. Bocznicy oświetlona jest za pomocą lamp elektrycznych zapewniających dobrą widoczność.
2. Włączanie i wyłączenie oświetlenia odbywa się przez dyżurującego portiera (ochronę placu).

#### **13. Punkty ładunkowe.**

##### **13.1. Magazyny**

Na bocznicy nie ma magazynów.

##### **13.2. Rampy**

Na bocznicy nie ma ramp.

### 13.3. Place składowe

Rodzaj obiektu	Miejsce usytuowania (tor nr)	Przeznaczenie	Powierzchnia [m <sup>2</sup> ]	Długość frontu ładunkowego [m]
1	2	3	4	5
składowy	337	wyładunek węgla	4200	312

### 14. Urządzenia ładunkowe.

Rodzaj	Miejsce usytuowania (przy torze nr)	Przeznaczenie	Norma ładunkowa [ton/godz.]
1	2	3	4
ładowarki samojezdne	337	przeładunek węgla	120

Pracownicy wyznaczeni do obsługi urządzeń ładunkowych muszą posiadać wymagane przeszkolenie.

### 15. Wagi wagonowe.

Bocznicą nie ma wagi wagonowej.

### 16. Bramy kolejowe.

1. Teren bocznicy (za wyjątkiem części toru dojazdowego 337) jest ogrodzony.
2. Bocznicą posiada jedną bramę kolejową (wjazdową) usytuowaną w km 0,40 toru nr 337.
3. Brama w położeniu zasadniczym jest zamknięta.
4. Klucz od bramy znajduje się w budynku portierni (przy bramie głównej).
5. Bramę wjazdową otwiera i zamyka kierownik placu.

### 17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

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

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

Na terenie bocznicy nie ma zlokalizowanych miejsc, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

## **19. Sygnały, wskaźniki i tablice.**

### **1. Sygnały:**

- Sygnał D 1 „STÓJ” dawany tarczą zatrzymania, umieszczone na bramie wjazdowej: tor nr 337.
- na koźle oporowym (zakończenie toru nr 337) - sygnał ZI „Jazda zabroniona”; Sygnały te są nieoświetlone.

### **2. Wskaźniki:**

Na terenie bocznicy nie ma urządzeń sygnalizacyjnych.

### **3. Tablice:**

- z napisem „punkt zdawczo-odbiorczy” umieszczone są w km 0,02 toru nr 337.

## **20. Urządzenia i środki trakcyjne.**

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

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

Użytkownik bocznicy nie eksploatuje taboru kolejowego.

## **22. Środki łączności**

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

Numery telefonów:

- Właściciel Przedsiębiorstwa tel.: +48 602 223 854;
- Kierownik Placu tel.: +48 881 613 331

2. Bocznicą nie posiada własnej łączności radiotelefonicznej.

3. Porozumiewanie się drużyny manewrowej na bocznicy opiera się zasadniczo o sygnały ręczne i dźwiękowe.

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

1. Jazdy na bocznice i z bocznicy odbywają się ze stacji Bydgoszcz Główna Towarowa „BGB”.
2. Przed wyjazdem ze stacji „BGB”, kierownik manewrów przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice zgłasza się i otrzymuje od dyżurnego ruchu klucz od zamka trzpieniowego przy zwrotnicy rozjazdu nr 292.
3. Po omówieniu planu pracy i otrzymaniu klucza od zamka trzpieniowego założonego na zwrotnicę rozjazdu nr 292, dyżurny ruchu zezwala na jazdę manewrową za rozjazd nr 292 i po otrzymaniu zgłoszenia o otwarciu zamka trzpieniowego, układa drogę przebiegu na bocznice - na tor nr 337.
4. Wagony przy podstawianiu na bocznice są wpychane, a zabierane z bocznicy ciągnięte.
5. Po wprowadzeniu składu manewrowego na właściwy tor na tor nr 337 i zatrzymaniu za tablicą "Punkt zdawczo - odbiorczy" następuje przekazanie wagonów przedstawicielowi bocznicy - kierownikowi placu. Po przyjęciu wagonów, następuje ich rozstawienie na torze nr 337 zgodnie ze wskazaniem kierownika placu. Kierownik manewrów zatrzymuje jazdę manewrową, zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem i odpręga lokomotywę.
6. Wyjazd z bocznicy możliwy jest z toru 337 lokomotywą ciągnącą wagony w kierunku rozjazdu 292
7. Po wjechaniu ostatnią ośią składu manewrowego na tor za rozjazdem 292, kierownik manewrów zatrzymuje jazdę manewrową, zgłasza dyżurnemu ruchu, który rozwiązuje drogę przebiegu i udaje się do rozjazdu nr 292 i zamyka zamek trzpieniowy a klucz zwraca dyżurnemu ruchu nastawnie BGB.

#### **IV. Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej.**

##### **1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.**

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

##### **2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.**

1. Bocznicę Przedsiębiorstwa Produkcyjno - Usługowo - Handlowego „Factum” Spółka z o.o. jest obsługiwana według potrzeb.
2. Obsługa odbywa się według ustaleń i w czasie uzgodnionym pomiędzy użytkownikiem bocznic przewoźnikiem kolejowym (przewoźnikami kolejowymi).
3. Jednocześnie bocznicę może być obsługiwana tylko przez jednego przewoźnika kolejowego.
4. W przypadku wystąpienia przeszkód technicznych do obsługi bocznic, osoba odpowiedzialna za przyjmowanie składów na bocznicę i uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę ustalają czas następnej obsługi bocznic.
5. Bocznicę może być obsługiwana całodobowo.

##### **3. Masa hamująca składów manewrowych.**

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

##### **4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.**

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

##### **5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.**

1. Na teren bocznic mogą wjeżdżać tylko pojazdy kolejowe posiadające ważne dokumenty zezwalające na ich eksploatację.
2. Z uwagi na brak elektrycznej sieci trakcyjnej, do obsługi bocznic można używać tylko lokomotyw spalinowych.
3. Po torach bocznic mogą kursować wszystkie rodzaje wagonów bez ograniczeń (z zachowaniem obowiązującej na bocznic skrajni taboru).

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

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

**7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.**

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

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

Nie dotyczy - użytkownik bocznicy nie posiada własnych lokomotyw.



## **V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach kolejowej.**

### **1. Podział bocznic kolejowej na rejon manewrowy i zasady pracy manewrowej w tych rejonach.**

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

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

### **2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic**

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

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

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

### **3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej**

Na bocznic Przedsiębiorstwa Produkcyjno - Usługowo – Handlowego „Factum” Spółka z o.o. pracę manewrową wolno wykonywać tylko sposobem odstawczym. Odrzucanie i grawitacyjne staczanie wagonów na torach bocznic jest zabronione.



#### **4. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.**

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

#### **5. Miejsce znajdowania się lokomotywy w składzie manewrowym**

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

#### **6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.**

1. Obsadę i wyposażenie drużyny trakcyjnej przewoźnika ustala przewoźnik obsługujący bocznicę.

#### **7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.**

1. Obsadę drużyny manewrowej przewoźnika ustala przewoźnik obsługujący bocznicę.
2. Drużyna manewrowa składa się z ustawiacza pełniącego funkcję kierownika manewrów i manewrowych.
3. Pracownicy drużyny manewrowej zatrudnieni przy manewrach podczas wykonywania pracy winni posiadać:
  - chorągiewkę sygnałową, a w porze nocnej (ciemnej) sprawną latarkę sygnałową,
  - gwizdek,
  - kask i rękawice ochronne,
  - kamizelkę ostrzegawczą,
  - białą kredę do znaczenia wagonów.

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

1. Nie dotyczy - na bocznicy nie ma przejazdów kolejowo-drogowych.

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

Na terenie bocznicy Przedsiębiorstwa Produkcyjno - Usługowo – Handlowego „Factum” Spółka z o.o. bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych w jednej grupie wagonów wolno przetaczać do 10 wagonów. W przypadku przekroczenia tej liczby, na każde rozpoczęte 10 wagonów powinny być czynne: jeden hamulec ręczny wagonowy lub dwa wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

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

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

**11. Gospodarka płozami hamulcowymi**

1. Rodzaj płóz hamulcowych używanych na bocznicy kolejowej Przedsiębiorstwa Produkcyjno - Usługowo – Handlowego „Factum” Spółka z o.o. jest dostosowany do typu szyn w torach bocznicy.
2. Na terenie bocznicy używane są płozy hamulcowe typu PL1 koloru czerwonego.
3. Płozy hamulcowe powinny być ocechowane i opisane kolejnymi numerami porządkowymi w postaci cyfry arabskiej. – na bocznicy stosuje się następujące cechowanie - „FC” (skrót od nazwy użytkownika bocznicy: Np. FC-1 i FC-2).
4. Płozy nieużywane winny znajdować się na stojakach płozowych.
5. Za prawidłowe rozmieszczenie płozów hamulcowych na bocznicy kolejowej odpowiedzialni są wyznaczeni pracownicy użytkownika bocznicy.
6. Nie wolno używać płoz hamulcowych nieprzepisowych lub uszkodzonych.
7. Nie wolno składować na jednym składowisku płozów zdalnych do użycia z płozami uszkodzonymi.
8. Pracownicy użytkownika bocznicy oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice winni zwracać uwagę na właściwą ilość płozów oraz ich umiejscowienie aby ustrzec przed kradzieżą oraz niewłaściwym użytkowaniem przez osoby



nieupoważnione, gdyż mogą stanowić one zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W razie zauważonych nieprawidłowości, braków, uszkodzeń należy zgłosić je kierownictwu użytkownika bocznicy.

9. Miejsce rozmieszczenia płozów hamulcowych na bocznicy:

Lokalizacja	Ilość [szt.]
Przy torze 337 (przy bramie wjazdowej)	2
Razem:	2 szt.

## 12. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem

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

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

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

## **VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.**

### **1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.**

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

### **2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.**

Celem wykonywania pracy manewrowej jest:

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

### **3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy.**

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

#### **4. Ważenie wagonów.**

1. Na bocznicach nie ma wagi wagonowej.

#### **5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.**

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



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

- 6.1. W czasie manewrów porozumiewanie odbywa się zasadniczo przy pomocy sygnałów wzrokowych i słuchowych.
- 6.2. Prowadzący pojazd trakcyjny zachowuje szczególną czujność i ostrożność, przez cały czas musi widzieć ustawiacza.
- 6.3. Kierownik manewrów w czasie manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości po stronie prowadzącego pojazd trakcyjny, a na łuku po jego wewnętrznej stronie.
- 6.4. Prowadzenie manewrów poprzez odrzucanie, jak również grawitacyjne staczanie wagonów na terenie całej bocznicy jest zabronione.
- 6.5. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu.
- 6.6. Prowadzący pojazd trakcyjny może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
- 6.7. Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić do położenia zasadniczego.
- 6.8. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków ustawiacza (lub na jego polecenie do manewrowego).
- 6.9. Wagony zgrupowane powinny być sprzęgnięte i skrócone ze sobą oraz połączone przewodami hamulcowymi. Nieużyte sprzęgi i przewody hamulcowe muszą być zawieszane na wspornikach.
- 6.10. Manewry prowadzone obok elewatora i silosów, placów ładunkowych muszą odbywać się ze szczególną ostrożnością.
- 6.11. Przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe należy:
  - 1) powiadomić kierującego pracami ładunkowymi w tym rejonie,
  - 2) zażądać od zatrudnionych tam pracowników:
    - a) zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku,
    - b) odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
    - c) pozamykania wagonów i opuszczenia wagonów,
  - 3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
  - 4) sprawdzić czy na torach nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
  - 5) sprawdzić czy znajdujący się na placu ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięciem się w czasie jazdy trakcji manewrowej.

6.12. Przy dojeżdżaniu do punktów ładunkowych prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/h.

6.13. Podstawowe zasady bezpiecznego poruszania się po torach:

- 1) W czasie wykonywania pracy manewrowej pracownicy kolejowi powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
- 2) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi.
- 3) Nie wolno:
  - a) przechodzić po główkach szyn,
  - b) przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym składem manewrowym,
  - c) przechodzić pod wagonami, po zderzakach i sprzęgach wagonów,
  - d) przebywać na międzytorzach w czasie przejazdu składu manewrowego, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m,
  - e) przebywać w świetle bram podczas przejazdu taboru.
- 4) Należy unikać chodzenia po rozjazdach; w przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
- 5) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania nie zabezpieczonych wykopów ziemnych.
- 6) Przy przechodzeniu przez tory zastawione wagonami należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący pojazd kolejowy przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m.

6.14. Jazda na taborze:

- 1) Pracownik jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się za uchwyt wagonu.
- 2) W czasie, gdy pojazd kolejowy znajduje się w ruchu; zabrania się:
  - a) wychylania się poza skrajnię taboru,
  - b) zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdów kolejowych,
  - c) przebywać:
    - na stopniach wejściowych do lokomotyw,
    - na pochwach zderzaków, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym albo umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
    - na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
    - na stopniach wagonów od strony ramp i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,



- na stopniach wagonów w czasie przejazdu obok bram, ramp, ogrodzeń, itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika.

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

6.16. Inne postanowienia:

1) nie wolno sprzęgać wagonów będących w ruchu, w rejonie całej bocznicy;

2) sposób porozumiewania się na torach:

– przy pomocy sygnałów ręcznych i dźwiękowych;

– przy użyciu radiotelefonu – pomocniczo pomiędzy pracownikami drużyny trakcyjnej i manewrowej;

3) sposób ostrzegania pracowników:

– podawanie sygnałów dźwiękowych;

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



## **VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.**

### **1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.**

- 1.1. Przyjmowanie wagonów odbywa się na torze nr: 337.
- 1.2. Wagony podstawiane przez przewoźnika na tor zdawczo — odbiorczy pod względem handlowym i technicznym przyjmuje wyznaczony przedstawiciel użytkownika bocznicy.
- 1.3. Przyjmowanie wagonów podstawionych na bocznicę odbywa się w wykazie zdawczym R-25 (lub na Wykazie wagonów w składzie pociągu R-7) sporządzanym przez przewoźnika w dwóch egzemplarzach, z których jeden otrzymuje użytkownik bocznicy.
- 1.4. Przedstawiciel użytkownika bocznicy potwierdza przyjęcie wagonów w wykazie zdawczym R-25, lub na Wykazie wagonów w składzie pociągu R-7.
- 1.5. Przy czynnościach zdawczo — odbiorczych przyjmujący wagony zgłasza zauważone nieprawidłowości, wpisuje je do Wykazu R-25, lub na Wykazie wagonów w składzie pociągu R-7 a następnie potwierdza się je podpisem.
- 1.6. Czynności te polegają na sprawdzeniu stanu technicznego wagonów, zgodności wykazów ze stanem faktycznym.

### **2. Przekazywanie wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy.**

- 2.1. Przekazywanie wagonów odbywa się na torze nr: 337.
- 2.2. Wagony zabierane przez przewoźnika z bocznicy pod względem handlowym i technicznym przekazuje wyznaczony przedstawiciel użytkownika bocznicy.
- 2.3. Przekazywanie wagonów przewoźnikowi przez przedstawiciela użytkownika bocznicy dokonuje się na podstawie zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania na druku R-27 (lub odpowiedniku).
- 2.4. Przyjmujący wagony ma prawo uczynić w wykazie R-27 adnotację o zauważonych przy wagonach brakach technicznych. Uwagi te powinny być podpisane przez przyjmującego i zdającego wagony.
- 2.5. Z chwilą podpisania dokumentu (R-27 lub odpowiednika) przez pracownika przewoźnika kolejowego przejmuje on odpowiedzialność za przyjęty ładunek w wagonach.

## **VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.**

Bocznica Przedsiębiorstwa Produkcyjno - Usługowo – Handlowego „Factum” Spółka z o.o. nie uczestniczy w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

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

Nie dotyczy.

### **2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicach kolejowej.**

Nie dotyczy.

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

Nie dotyczy.

### **4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.**

Nie dotyczy.

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

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



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

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

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



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



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

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

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

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



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

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

1. Zdarzeniem nazywamy poważny wypadek, wypadek lub incydent.
2. Za wypadek kolejowy uważa się niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.
3. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub zdarzeniem mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub zarządzanie bezpieczeństwem:
  - 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannym lub
  - 2) powodujący zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln euro.
4. Incydent to jest każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
5. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy na terenie bocznicy pojazd ten należy natychmiast zatrzymać.
6. O zaistnieniu zdarzenia na terenie bocznicy należy za pomocą wszelkich dostępnych środków niezwłocznie powiadomić Właściciela Przedsiębiorstwa (tel. 602 223 854). Zgłaszając zdarzenie należy podać miejsce, czas, zwięzły opis oraz jego skutki. Brak możliwości podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.
7. Po zaistnieniu wypadku, każdy pracownik powinien w miarę potrzeby i możliwości:
  - 1) udzielić niezbędnej pomocy,
  - 2) zabezpieczyć miejsce wypadku,
  - 3) niezwłocznie zgłosić o wypadku.
8. Dalsze postępowanie należy prowadzić w oparciu o postanowienia obowiązującej Instrukcji w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznicach kolejowej użytkowanej przez Przedsiębiorstwo Produkcyjno - Usługowo – Handlowe „Factum” Spółka z o.o..
9. **Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadku jest zabronione.**
10. Do czasu przybycia na miejsce wypadku komisji, nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia

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

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



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

L.p	Przedsiębiorstwo	Miejscowość	Stanowisko	Nr telefonu
1	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych	Bydgoszcz ul. Z. Augusta 1	Dyrektor Zakładu	52 518 34 00
2	PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki	Gdynia ul Celna 3	Dyrektor Zakładu	58 722 05 09
3	Sekcja Przewozów	Bydgoszcz	Naczelnik Sekcji	52 529 25 69
4	Sekcja Eksploatacji	Bydgoszcz	Naczelnik Sekcji	52 518 33 10
5	Dyspozytura Zakładowa w PKP PLK S.A.	Bydgoszcz	Dyżurujący dyspozytor	52 518 35 53
6	Sekcja Eksploatacji - Stacja Bydgoszcz	Bydgoszcz Główna	Dyżurny ruchu "BGB"	52 518 53 05
7	PPUH „Factum” Spółka z o.o.	Bydgoszcz ul. Z. Augusta 5/3	Siedziba Spółki	52 344 03 13
8	PPUH „Factum” Spółka z o.o.	Bydgoszcz ul. Grunwaldzka 78a	Kierownik placu	+48 881 613 331

## **XIV. Postanowienia końcowe**

### **1. Rozdzielnik regulaminu.**

Regulamin został opracowany w 6 egzemplarzach, które otrzymują:

- użytkownik bocznic kolejowej – 3 egz.
- Sekcja Eksploatacji w Bydgoszczy Głównej – 1 egz.
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy – 1 egz.
- zapas - 1 egz.

### **2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.**

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

regulaminu.

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

### **3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.**

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

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

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





