

Bocznica kolejowa FAWARO

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ FAWARO W MAŁKINI

Regulamin niniejszy, zawierający 28 ponumerowanych kart, sporządzony został w 7
jednobrzmiących egzemplarzach.


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach
08-110 Siedlce, ul. Zbrojna 39
(-19-)

Uzgodniono


ZASTĘPCA DYREKTORA
Marek Wierzbicki

13.01. 2025r.

FAWARO Sp. z o.o.
07-320 Małkinia Górna
ul. Jana III Sobieskiego 8
NIP 7591760509 REGON 528701981
KRS 0001107217

Zatwierdzam


13.01. 2025r.

2025

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
1.1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	5
1.2. Podstawa eksploatacji bocznicy	5
1.5. Współużytkownicy bocznicy	6
1.6. Przeznaczenie bocznicy	6
1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych	6
1.8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury lub przewoźników kolejowych	6
1.9. Jednostki organizacyjne przeznaczone do współpracy	6
2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY	6
2.1. Położenie bocznicy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia	6
2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.	6
2.3. Lokalizacja punktu zdawczo- odbiorczego	7
2.4. Tory bocznicy	7
2.5. Wykaz rozjazdów	8
2.6. Wykaz wykolejnic	8
2.7. Uzależnienie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic	8
2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów do okręgów nastawczych	8
2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	8
2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne	8
2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	8
2.12. Oświetlenie wewnętrzne bocznicy	9
2.13. Punkty ładunkowe	9
2.14. Wagi wagonowe	9
2.15. Bramy kolejowe	9
2.16. Skrajnia budowli oraz skrajniki	9
2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice	9
2.18. Urządzenia i środki trakcyjne	9
2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony	10
2.20. Środki łączności	10
3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO POMIĘDZY BOCZNICĄ, A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRYMI BOCZNICZ JEST POŁĄCZONA	10
3.2. Jazda ze stacji Małkinia na bocznice.	10
3.3. Jazda z bocznicy na stację Małkinia	11
4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	11
4.1. Podstawianie wagonów na bocznice.	11
4.2. Liczba obsług i czas ich wykonania	12

4.3. Masa hamująca składów manewrowych.....	12
4.4. Dopuszczalny nacisk osi na tor	12
4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	12
4.6. Ruch lokomotyw przewoźnika kolejowego po torach bocznic.....	12
4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury, z którym bocznic kolejowa jest połączona.....	12
5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWRÓWEJ NA BOCZNICY	12
5.1. Podział bocznic na rejony manewrowe.	12
5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych.....	12
5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	13
5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym.	13
5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.	13
5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	13
5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.....	14
5.8. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia w poziomie szyn.....	14
5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączaniu hamulców zespolonych.....	15
5.10. Przetaczanie taboru kolejowego przy użyciu siły ludzkiej.....	15
5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.....	15
5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	15
5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	15
6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRÓWEJ NA BOCZNICY	16
6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	16
6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.	16
6.3. Wązanie wagonów.....	16
6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	16
6.5. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego podczas wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.	17
7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	18
7.1. Przekazywanie wagonów przez przewoźnika użytkownikowi bocznic.....	19
7.2. Plombowanie wagonów przez użytkownika bocznic.....	19
7.3. Zdawanie wagonów przez użytkownika bocznic dla przewoźnika.....	19
7.4. Postępowanie w razie stwierdzenia uszkodzeń lub innych nieprawidłowości.....	20
8. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NA BOCZNICY	20
9. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY	21
9.1. Drużyna trakcyjna i drużyna manewrowa.	21
9.2. Pracownicy diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic.....	21

10. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.....	21
10.1. Postępowanie w razie wypadku.....	21
11.WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z TORAMI, KTÓREGO BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.....	22
11.1. Wykaz adresów i numerów telefonów :	22
12.POSTANOWIENIA KOŃCOWE.	23
12.1. Rozdzielnik regulaminu.	23
12.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.	23
13. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA.....	24
14. WYKAZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ WNIESIONYCH DO REGULAMINU.	25
ZAŁĄCZNIK NR 1.....	26
Plan schematyczny boczniczy FAWARO	26
ZAŁĄCZNIK NR 2.....	27
Plan schematyczny stacji Małkinia	27
ZAŁĄCZNIK NR 3.....	28
ZAŁĄCZNIK NR 4.....	29

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

Podstawę prawną opracowania „Regulaminu pracy bocznicą kolejową FAWARO w Małkini” zwanego dalej w skrócie „Regulaminem”, stanowi

- ✓ Ustawa z dnia 15 czerwca 2020 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 1043, w brzmieniu obowiązującym),
- ✓ 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, w brzmieniu obowiązującym),

1.1.1. Regulamin niniejszy zawiera szczegółowe postanowienia dostosowujące ogólnie obowiązujące przepisy do warunków miejscowych, w zakresie czynności związanych z prowadzeniem manewrów oraz obsługą punktów ładunkowych na bocznicą.

1.1.2. Zakres opracowania dostosowany został do wymagań określonych postanowieniami § 4 Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicą kolejową, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. Mł nr 3, poz. 8, w brzmieniu obowiązującym).

1.1.3. Regulamin został opracowany w celu:

- określenia zbioru zasad i wymagań bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji obsługującej PKP Małkinia na bocznicą i odwrotnie,
- określających wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
- Wskazanie sposobów bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicą, z uwzględnieniem obostrzeń techniczno – ruchowych, wynikających z warunków miejscowych oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

1.1.4. W regulaminie zamieszczono szczegółowe postanowienia wynikające z konieczności dostosowania ogólnie obowiązujących przepisów prawa oraz przepisów wewnętrznych FAWARO sp. z o.o. w Małkini Górnej do warunków miejscowych bocznicą.

1.2. Podstawa eksploatacji bocznicą

Bocznicą jest eksploatowana w oparciu o postanowienia: - umowy dzierżawy

1.3. Zakres obowiązywania regulaminu.

1. Regulamin obowiązuje:

- wszystkich pracowników bocznicą FAWARO w Małkini,
- przewoźników kolejowych obsługujących bocznicą, którzy zostaną zobowiązani do przestrzegania jego postanowień w zawartych umowach,

- wykonawców robót, których pojazdy kolejowe wjeżdżają na infrastrukturę kolejową zarządzaną przez FAWARO w Małkini.

1.4. Użytkownik bocznic

FAWARO sp. z o.o. ul Jana III Sobieskiego 8, 07-320 Małkinia Górna jest właścicielem, zarządcą infrastruktury i użytkownikiem bocznic kolejowej FAWARO w Małkini. Bocznica nosi skróconą nazwę FAWARO, używaną w dokumentacji, bazach danych i korespondencji.

1.5. Współużytkownicy bocznic

Bocznica Fawaro jest bocznicą udostępnianą zgodnie z Regulaminem obiektu infrastruktury usługowej. Bocznica nie posiada współużytkowników w całości jest udostępniana. Informacja o sposobie dostępu do Regulaminu obiektu infrastruktury usługowej jest zawarta na stronie www.Fawaro.pl

1.6. Przeznaczenie bocznic

- podstawianiem i zabieraniem wagonów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych,
- przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic,
- przeładunkiem wagonów.

1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na bocznic obowiązują następujące przepisy wewnętrzne:

- Instrukcja pracy manewrowej i sygnalizacji na bocznic,
- Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznic.
- Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic.

1.8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury lub przewoźników kolejowych.

Użytkownik bocznic nie korzysta z przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic jest połączona, ani przepisów przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

1.9. Jednostki organizacyjne przeznaczone do współpracy.

Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach, ul Zbrojna 39, 08-110 Siedlce.

2.OPIS TECHNICZNY BOCZNICY

2.1. Położenie bocznic ze wskazaniem miejsca odgałęzienia

Bocznica kolejowa FAWARO jest bocznicą stacyjną położoną przy dwutorowej, zelektryfikowanej linii kolejowej nr 6 Zielonka- Kuźnica Białostocka, od której na stacji Małkinia odgałęzia się rozjazdem nr 203 w km 89,416 toru stacyjnego 30, dojazdowego do bocznic.

Początek bocznic stanowi koniec rozjazdu nr 203, od którego liczony jest kilometr bocznic, natomiast punkt styku dróg kolejowych PKP PLK S.A. oraz FAWARO znajduje się na końcu rozjazdu nr 203 (styk za krzyżownicą km 89 443 granica terenu PKP PLK S.A.).

2.2.Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy, obsługiwany przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę. Na bocznic nie ma posterunków ruchu.

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo- odbiorczego

1. Punkt zdawczo-odbiorczy znajduje się na torze 101, za ukresem rozjazdu nr 101, oraz w torze nr 102 za ukresem rozjazdu nr 100

2.4 Tory bocznic

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna			Długość użyteczna			Pojemność
		od	Do	mb	od	do	mb	
100	Komunikacyjny	KR 203	PR 100	368	Wk 100	PR 100	-	Bez prawa postoj
101	Zdawczo-odbiorczy za i wyładunkowy	KR 101	PR 103	407	U 101	PR 103	400	26
101	Zdawczo-odbiorczy za i wyładunkowy	KR 103	KO	212	U 103	Z 1	190	12
101a	Komunikacyjny	KR 100	PR 101	202	U 100	PR 101	-	Bez prawa postoj
102a	Zdawczo-odbiorczy za i wyładunkowy	KR 103	KO	212	U 303	Z1	190	12
	Razem	-	-	1401	-	-	780	50

Określenie użytych skrótów:

Ko -koziół oporowy

Pr – początek rozjazdu

U – ukres rozjazdu

Z1 – tarcza zaporowa z sygnałem Z1 „Stój”

1. Charakterystyka torów

Tory bocznic są torami klasycznymi z szyn typu S49i S42, na podkładach betonowych typu: INBK- #A, INBK-4A, INBK-7D, PBS-1, oraz drewnianych z przytwierdzeniem klasycznym typu „K” na podsypce żwirowej.

2. Pojemność bocznic

Użyteczna długość torów nr 101,102a wynosi 780m, co pozwala na jednorazowe podstawienie maksymalnie 50 wagonów czteroosiowych.

3. Pochylenie podłużne i promienie łuków poszczególnych torów

- Tor nr 100 komunikacyjny- od początku toru wzniesienie 4,8‰ na długości 40 m i dalej do końca toru pochylenie 6,1‰ na długości 355m
- Tor nr 101a komunikacyjny- od początku toru pochylenie 6,1‰ na długości 38 m, następnie wzniesienie 7,5‰ na długości 107 m i dalej do końca toru poziom na długości 84 m,
- Tor nr 101 odstawczy- od początku toru poziom na długości 56m, a następnie do końca toru wzniesienie 2,3‰ na długości 180 m i wzniesieniem na długości 183m oraz poziom na końcu.
- Tor nr 102a- od początku toru poziom na długości 210m.

2.5. Wykaz rozjazdów

Nr i typ rozjazdu	Położenie zasadnicze	Uzależnienie	Sposób przestawiania i kto obsługuje	Odpowiedzialny za oględziny zewnętrzne	Odpowiedzialny za utrzymanie bieżące
Nr 203 S49-190-1:9 L	Na tor 100	Z Wk 100	Ręczny, drużyna manewrowa	PKP PLK S.A.	PKP PLK S.A.
Nr 100 S49-190-1:9 P	Na tor 101a	Brak-zwrotnica zamknięta na stałe w położeniu zasadniczym	-	FAWARO	FAWARO
Nr 101 S42-205-1:9L	Na tor 101	Brak-zwrotnica zamknięta na stałe w położeniu zasadniczym	-	FAWARO	FAWARO
Nr 103 S42-205-1:9L	Na tor 101	Brak	Ręczny, drużyna manewrowa	FAWARO	FAWARO

2.6. Wykaz wykolejnic

Na terenie bocznic FAWARO nie ma wykolejnic.

2.7. Uzależnienie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic

1. Zamknięta na zamek trzpieniowy zwrotnica rozjazdu nr 203 uzależniona jest z wykolejnicą Wk 100(PKP PLK S.A.)

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów do okręgów nastawczych

Teren bocznic tworzy jeden okręg nastawczy.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Na bocznic nie ma urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na bocznic FAWORO w km 0.290 znajduje się przepust żelbetowy

2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

1. W km 0,606 torów 101a i 103 bocznic znajduje się skrzyżowanie tych torów z drogą wewnętrzną, służącą użytkownikowi bocznic, zabudowane typowymi betonowymi płytami przejazdowymi CBP

2.Skrzyżowanie osygnalizowane jest od strony drogi:

- Wewnętrznej- znakami drogowymi: B-20 „Stop” i G-4 „Krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym”,

2.12. Oświetlenie wewnętrzne boczniczy

1. W porze ciemnej i w warunkach złej widoczności teren boczniczy, z wyjątkiem toru 100 komunikacyjnego, oświetlony jest lampami umieszczonymi liniowo przy torze nr 101a i 101, a światła zapala i gasi roboczo kierownik boczniczy, za pomocą wyłącznika umiejscowionego przy bramie nr 2.

2. Rozmieszczenie punktów oświetleniowych:

- 8 rtęciowych o mocy 250 W przy torze nr 101a,
- 5 rtęciowych o mocy 250 W przy torze nr 101.

2.13. Punkty ładunkowe

Na boczniczy nie ma placów ładunkowych oraz ramp ani magazynów.

2.14. Wagi wagonowe

Bocznicza nie posiada wagi wagonowej. Najbliższa dostępna waga wagonowa o udźwigu 100 t i długości pomostu 16 m znajduje się na boczniczy kolejowej „ROCKWOOL” w Małkini.

2.15. Bramy kolejowe

Na boczniczy znajdują się dwie 2-członowe bramy kolejowe:

- Brama nr 1: w km 0,613 toru 101a
- Brama nr 2 w km 0,744 toru 101

Posiadające zabezpieczenia przed samoistnym zamknięciem się podczas przejazdu taboru.

Na czas obsługi boczniczy określona brama otwierana jest przez wyznaczonego pracownika boczniczy, który zamyka ją po zakończeniu obsługi i wyjeździe składu manewrowego lub lokomotywy luzem poza teren boczniczy.

2.16. Skrajnia budowli oraz skrajniki

Na boczniczy obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-69/K-02057 koleje normalnotorowe. Na bocznicę mogą być podstawiane wagony o skrajni taboru A i B określonych w PN- 70/K-02056. Bocznicza nie posiada skrajnika. Na boczniczy nie występują budowle i urządzenia, dla których skrajnia budowli nie byłaby zachowana.

2.17 Sygnały, wskaźniki i tablice

2.17.1 Sygnały

1. Tarcze zaporowe, wskazujące stały sygnał Z1 „Stój”, znajdują się:

- Z prawej strony w końcowej części toru nr 101, 102a, na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym.
- Na skrzydłach kolejowych dwóch bram wjazdowych na bocznicę oraz bramy wyjazdowej z boczniczy i są widoczne z obu stron, gdy bramy są zamknięte.

2.17.2 Wskaźniki

1. Wskaźniki zwrotnicowe w postaci latarni mechanicznych znajdują się na zwrotnicach rozjazdów nr 100 , nr 101 i nr 103.

2. W miejscach, gdzie odległość między osiami sąsiednich, łączących się torów boczniczy wynosi 3,75m znajdują się wskaźniki W 17 (słupek ukresowy) wskazujące, do którego miejsca tory mogą być zajęte przez pojazdy kolejowe.

2.17.3 Tablice informacyjne i ostrzegawcze.

Tablica z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” znajduje się z prawej strony toru nr 101 , km 0,664.

2.18. Urządzenia i środki trakcyjne

Użytkownik boczniczy nie posiada urządzeń i środków trakcyjnych.

2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony

Użytkownik bocznicy nie posiada zarówno własnego, jak i nie używa dzierżawionego taboru kolejowego,

2.20. Środki łączności

Użytkownik bocznicy korzysta z ogólnodostępnej sieci telefonii stacjonarnej i komórkowej, umożliwiającej łączność z pracownikami zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice oraz własnymi pracownikami w sprawach dotyczących eksploatacji bocznicy.

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO POMIĘDZY BOCZNICĄ, A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRYMI BOCZNICZ JEST POŁĄCZONA

3.1.1. Ruch kolejowy między torami bocznicy, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi tory te są połączone, prowadzony jest na zasadzie jazd składów manewrowych i/lub lokomotyw luzem.

3.2 Jazda ze stacji Małkinia na bocznice.

3.2.1. Kierujący manewrami pracownik przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice informuje dyżurnego ruchu LCS „Młk” o potrzebie jazdy składu manewrowego lub lokomotywy luzem na bocznice FAWARO.

Po wykonaniu na stacji Małkinia manewrów przygotowujących skład manewrowy do jazdy na bocznice, ustawiacz przewoźnika kolejowego udaje się do dyżurnego ruchu LCS „Młk”, gdzie pobiera, za pokwitowaniem w „Kontrolce wydanych kluczy”, klucz Wk 100/203 (od wy kolejnicy Wk 100 i zamka zwrotnicowego trzpieniowego zwrotnicy rozjazdu nr 203).

Jazda składu manewrowego ze stacji Małkinia na bocznice odbywa się po ułożeniu drogi przebiegu przez dyżurnego ruchu dysponującego na tor nr 30 dojazdowy do bocznicy i udzieleniu przez niego zezwolenia na jazdę manewrową, za pomocą sygnału zezwalającego na semaforze lub tarczy manewrowej albo za radiotelefonicznego polecenia, a następnie po podaniu przez ustawiacza przewoźnika kolejowego lokomotywy manewrowej zezwolenia na rozpoczęcie jazdy składu manewrowego, za pomocą podawanego ręcznie i dźwiękowo lub radiotelefonicznie sygnału Rn 1 „Do mnie”.

Po wjeździe pchanego składu manewrowego lub lokomotywy luzem na tor nr 30 dojazdowy do bocznicy ustawiacz zatrzymuje tabor kolejowy przed ukresem rozjazdu nr 203, otwiera zamek wykolejnicowy i zdejmuje z toru wykolejnicę Wk 100, a następnie kluczem wyjętym z zamka wykolejnicowego otwiera zamek zwrotnicowy trzpieniowy i przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 203 w położenie „-„ (minus), po czym daje zezwolenie na dalszą jazdę manewrową.

Podczas pchania składu manewrowego na punkt zdawczo-odbiorczy na torze nr 101, 101a, 102a ustawiacz obowiązany jest zająć miejsce na pierwszym pchanym wagonie i obserwować drogę przebiegu, a w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał D2 „Stój”. Jeżeli ustawiacz nie może zająć miejsce na pierwszym pchanym wagonie, wówczas powinien on poprzedzać pieszo (idąc obok toru) pchany skład manewrowy, przy czym w takim przypadku prędkość jazdy manewrowej nie może przekraczać 3 km/h.

Podczas wykonywania pracy manewrowej na bocznicy należy każdorazowo upewnić się czy bramy wjazdowe na torze nr 101a w km 0,613 i na torze nr 101 w km 0,744 są otwarte i zabezpieczone przed samoistnym zamknięciem.

3.2.2 Dopuszczalna prędkość jazdy na bocznice wynosi:

- Przy ciągnięciu składu - do 10 km/h
- Przy pchaniu składu- 5 km/h

- 3.2.3 Uwzględniając dopuszczalną prędkość jazdy wynoszącą do 10km/h oraz profile torów: nr 30 wynoszący maksymalnie 4,8‰ z największym spadkiem w kierunku stacji Małkinia z największym spadkiem w kierunku rozjazdu nr 100, wymagany ciężar hamujący wynosi 8%.

3.3. Jazda z bocznicą na stację Małkinia

3.3.1. Przygotowanie techniczne składów wagonów do wyjazdu z bocznicą odbywa się na torze nr 101, 101a, 102a zdawczo-odbiorczym.

Po rozładunku wagonów i ich przygotowaniu do wyjazdu z bocznicą ustawiacz zgłasza dyżurnemu ruchu LCS „Młk” gotowość wyjazdu na tory stacyjne, po czym sprawdza czy nie ma przeszkód do jazdy, po czym podaje maszyniście sygnał do jazdy składu manewrowego torem nr 100 komunikacyjnym bocznicą w kierunku stacji.

Gdy ostatni wagon minie ukres rozjazdu nr 203 ustawiacz zatrzymuje skład manewrowy i przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 203 w położeniu „+” (plus) oraz zamyka zamek zwrotnicowy trzpieniowy i wyjmuje klucz z zamka. Następnie ustawiacz nakłada na tor wykolejnicę Wk100, zamyka zamek wykolejnicowy i wyjmuje klucz z zamka, po czym podaje maszyniście sygnał do jazdy składu manewrowego torem nr 30 dojazdowym do tarczy manewrowej Tm42, przed którą skład manewrowy należy zatrzymać i zgłosić radiotelefontycznie dyżurnemu ruchu LCS „Młk” gotowość do wyjazdu na stację Małkinia.

Dyżurny ruchu LCS „Młk”, po przygotowaniu drogi przebiegu zezwala na jazdę składu manewrowego z bocznicą na stację poprzez wyświetlenie sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na tarczy manewrowej Tm42 lub za pomocą urządzeń radiołączności. Po otrzymaniu od dyżurnego ruchu LCS „Młk” zezwolenia na jazdę do stacji ustawiacz przewoźnika kolejowego zezwala maszyniście lokomotywy na rozpoczęcie jazdy manewrowej na tory stacji Małkinia. Po wjeździe na stację i rozwiązaniu składu manewrowego ustawiacz udaje się do LCS „Młk”, gdzie zdaje dyżurnemu ruchu, za pokwitowaniem w „Kontrolce wydanych kluczy”, klucz Wk100/203 (wykolejnicy Wk100 i zamka zwrotnicowego trzpieniowego zwrotnicy rozjazdu nr 203)

3.3.2. Dopuszczalna prędkość jazdy z bocznicą na stację Małkinia wynosi 10km/h.

3.3.3. Uwzględniając dopuszczalną prędkość jazdy wynoszącą do 10 km/h oraz profile torów: nr 101 wynoszący maksymalnie 7,7‰ z największym spadkiem w kierunku rozjazdu nr 100 wynoszący maksymalnie 6,1‰ z największym spadkiem w kierunku rozjazdu nr 203 oraz nr 30 wynoszącym maksymalnie 4,8‰ z największym spadkiem w kierunku stacji Małkinia, wymagany ciężar hamujący wynosi 8%.

3.3.4. Wyliczenie rzeczywistej masy hamującej składu manewrowego należy do obowiązków obsługującego bocznicę przewoźnika kolejowego.

3.3.5 Z uwagi na profile torów nr 30 i nr 100 składy manewrowe podstawiane na i zabierane z bocznicą muszą być połączone z lokomotywą manewrową hamulcem zespolonym z dokonaną próbą hamulca (wszystkie czynne hamulce zespolone powinny być włączone).

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1 Podstawianie wagonów na bocznicę.

4.1.1. Bocznicą może być obsługiwana przez dowolnego licencjonowanego przewoźnika kolejowego, pod warunkiem zawarcia z nim przez użytkownika bocznicą umowy cywilnoprawnej (np. umowy bocznicowej)

4.1.2. Przewoźnik kolejowy może obsługiwać bocznicę w okresie całej doby, bez ograniczeń.

4.1.3. Jednorazowo przewoźnik może podstawić na bocznicę 50 wagonów.

4.1.4. Podstawiane na bocznicę wagony są spychane na tor nr 101, 102a zdawczo-odbiorczy, natomiast wagony zabierane z bocznic są wciągane lokomotywą manewrową przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

4.2. Liczba obsług i czas ich wykonania

4.2.1. Przewoźnik kolejowy obsługuje tory zdawczo-odbiorcze w oparciu o umowę zawartą pomiędzy licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, a użytkownikiem bocznic. Z uwagi na charakterystykę bocznic dozwolone jest dokonywanie obsługi wyłącznie przez jednego przewoźnika kolejowego.

4.2.2. Bocznicą obsługiwana jest bez ustalonego planu obsługi. O planowanej obsłudze należy powiadomić przedstawiciela bocznic.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych.

Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) oblicza się wg wzoru

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

Gdzie: M_o - masa ogólna w tonach; P_w procent wymaganej masy hamującej.

Wynik obliczenia należy zaokrąglić wzwyż do pełnej tony.

Ze względu na profil podłużny torów (maksymalne pochylenie wynoszące do 7,7‰) składy manewrowe podstawiane na bocznicę i z niej zabierane powinny mieć zapewnione 8% wymaganej masy hamującej oraz powinny być hamowane hamulcem zespolonym.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na tor

Dopuszczalny nacisk osi na tor wynosi 225kN (22,5 ton/oś).

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Na bocznicę, z wyjątkiem lokomotyw trakcji elektrycznej, nie ma ograniczeń w kursowaniu pojazdów kolejowych.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźnika kolejowego po torach bocznic.

Ruch lokomotyw przewoźnika kolejowego po torach nr 30 dojazdowym do bocznic oraz nr 100 komunikacyjnym bocznic i nr 103 zdawczo-odbiorczym odbywa się bez ograniczeń.

4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury, z którym bocznicą kolejową jest połączona.

Nie dotyczy. Użytkownik bocznic nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział bocznic na rejony manewrowe.

Bocznicą stanowi jeden rejon manewrowy. Podczas obsługi bocznic w rejonie manewrowym może znajdować się jeden pojazd trakcyjny.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych.

5.2.1. Po torze nr 30 dojazdowym maksymalna prędkość jazd manewrowych nie może przekroczyć 10km/h

5.2.2. Na torach bocznic maksymalna prędkość jazd manewrowych nie może przekroczyć 10km/h dla wagonów ciągniętych oraz 5km/h dla wagonów spychanych.

5.2.3. Przy podstawianiu wagonów na punkt ładunkowy, podczas przetaczania wagonów w czasie ich rozładunku na punkcie ładunkowym oraz przy dojeżdżaniu lokomotywy manewrowej lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru, prędkość jazd manewrowych ograniczyć należy do 3km/h.

5.2.5. Podczas jazdy po torze, obok którego pracują ludzie, prędkość jazdy manewrowej ograniczyć należy do 3km/h.

5.2.6. w przypadku braku należytej widoczności i/ lub złych warunków atmosferycznych (gwałtowna ulewa, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła) prędkość jazdy należy zmniejszyć do 3km/h tak, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

5.2.7. Każdorazowo przed rozpoczęciem jazdy manewrowej maszynista lokomotywy manewrowej ma obowiązek podania sygnału „Baczność”.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

5.3.1. Na bocznicę manewry wykonuje się:

- Podczas podstawiania na lub zabierania z bocznic wagonów- przez odstawienie i przetaczanie taboru lokomotywą manewrową przewoźnika kolejowego,

5.3.2. Przeznaczone dla bocznic wagony są spychane i podstawiane na tor nr 101, 102a

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

5.4.1. Układ torów bocznic zezwala na podstawianie wagonów tylko przez ich wypychanie na bocznicę (na bocznicę nie ma możliwości objazdu lokomotyw), dlatego podczas podstawiania wagonów lokomotywa musi znajdować się na końcu składu manewrowego.

5.4.2. Podczas zabierania wagonów z bocznic lokomotywa manewrowa powinna znajdować się na czole składu manewrowego

5.4.3. Umieszczanie lokomotywy między wagonami jest zabronione.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

5.5.1. Jazda składów manewrowych na tory i z torów bocznic powinna odbywać się na hamulcu zespolonym, przy czym na każdą rozpoczętą grupę trzech wagonów dwa wagony muszą mieć czynny hamulec zespolony.

5.5.2. Podczas wykonywania pracy manewrowej na torach bocznic można jednorazowo przetaczać 10 wagonów bez obsługiwanego hamulców wagonowych, Przy większej liczbie wagonów, powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każdą rozpoczętą grupę 10 wagonów.

5.5.3. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą wraz z lokomotywą. Nieużyte sprzęgi śrubowe i hamulcowe, powinny być zawieszane na wspornikach.

5.5.4. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów śrubowych i hamulcowych należy do obowiązków drużyny manewrowej obsługującego bocznicę przewoźnika kolejowego.

5.5.5. Czynności te mogą być wykonane po całkowitym zatrzymaniu przetaczanego taboru. Sprzęganie i rozprzęganie taboru będącego w ruchu jest zabronione.

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

5.6.1. Obsadę drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie oraz wyposażenie lokomotywy manewrowej przewoźnika kolejowego, dokonującego obsługi bocznic i wykonującej na bocznicę pracę manewrową, określają:

- Przepisy wewnętrzne danego przewoźnika kolejowego, aktualnie obsługującego bocznicę,
- Instrukcja pracy manewrowej i sygnalizacji na bocznicę kolejowej.

5.6.2. W czasie wykonywania manewrów maszyniście nie wolno wyręczać się w obsłudze lokomotywy innymi pracownikami.

5.6.3. Prawo przebywania w kabinie lokomotywy mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru. W czasie jazdy drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie

maszynisty lub na pomoście. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych na lokomotywę jest zabronione.

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

5.7.1. Kierownikiem manewrów przy obsłudze bocznic jest ustawiacz przewoźnika kolejowego.

Obsadę i wyposażenie drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego określają przepisy wewnętrzne danego przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę. Kierownik manewrów (ustawiacz) wykonuje niezbędną pracę sam. Albo za pomocą przydzielonych mu pracowników (manewrowych lub innych pracowników posiadających kwalifikację wymagane do wykonywania czynności manewrowego). Kierownik manewrów (ustawiacz) stosownie do potrzeb i okoliczności może wykonywać również czynności manewrowego. Kierownik manewrów (ustawiacz) lub na jego polecenie manewrowy, może jednoosobowo przestawić z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe z włączonym hamulcem zespolonym, o długości nieprzekraczającej 10 wagonów.

5.7.2. Wyposażenie drużyn manewrowych.

Zatrudnieni przy manewrach pracownicy drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicę powinni w czasie wykonywanych prac posiadać: chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową, gwizdek, kask, rękawice ochronne i kamizelkę ostrzegawczą.

Kierownik manewrów powinien być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny, zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego i nadzorującym manewry,

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

5.8.1. Ustala się następujące zasady jazd manewrowych przez przejazdy kolejowo- drogowe, które odbywają się pod osłoną drużyny manewrowej:

- ruch kolejowy (manewry) przez przejazdy kolejowo- drogowe wykonywać dopiero po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdu kolejowego przez uprawnionego do kierowania ruchem pracownika. Należy przy tym przestrzegać następujących zasad:
 - a. przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd kolejowo- drogowy , gdy skład jest ciągniony przez lokomotywę, należy dawać sygnał „BACZNOŚĆ”. Prędkość należy ograniczyć do 5 km/h i bacznie obserwować przejazd, tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy, natychmiast zatrzymać tabor.
- w razie pchania taboru kolejowego manewrowy powinien dodatkowo znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym, lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały ostrzegawcze, tzn. sygnał „STÓJ” dla pojazdów drogowych oraz sygnał „DO MNIE”, na podstawie którego uruchamiana jest jazda grupy manewrowej.
- wagony należy ustawiać w odległości nie mniejszej niż 10m od skrajnych krawędzi przejazdu znajdującego się w danym torze.
- niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, i innych pojazdów sygnalizujących że są w akcji.
- osłona przejazdu kolejowo- drogowego przy zamierzonej jeździe przez przejazd należy do obowiązków drużyny manewrowej - ustawiacza lub manewrowego uprawnionego do kierowania ruchem.

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

Z uwagi na pochylenia torów boczniczy zabrania się wykonywania jazd manewrowych z wagonami bez załączonych hamulców zespolonych.

5.10. Przetaczanie taboru kolejowego przy użyciu siły ludzkiej.

Na boczniczy z uwagi na pochylenia torów, przetaczanie wagonów siłą ludzka jest zabronione.

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

5.11.1. Drogi przebiegu dla jazd manewrowych związanych z obsługą boczniczy układa i sprawdza prawidłowość ich ułożenia:

- Na stacji Małkinia dyżurny ruchu LCS „Młk”,
- Na torze dojazdowym nr 30 dojazdowym oraz na torach boczniczy – ustawiać przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

5.11.2. Przed podaniem sygnału do jazdy manewrowej ustawiać zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic, a maszynista lokomotywy manewrowej zobowiązany jest do obserwacji dr elementów „ogi przebiegu.

5.11.3. w przypadku wjazdu z „ostrza” na rozjazd z iglicami ustawionymi do jazdy z innego toru i „rozprucia” zwrotnicy taboru cofać nie wolno. Jeżeli nie stwierdzono widocznych uszkodzeń elementów „rozprutego” rozjazdu tabor należy z rozjazdu usunąć, przemieszczając go ostrożnie. Nie wolno dokonywać dalszych jazd manewrowych przez ten rozjazd przed ponownym dopuszczeniem go do ruchu.

5.11.4. Po zakończeniu manewrów wykolejnice należy nałożyć na tory i zamknąć, a zwrotnice rozjazdów należy nastawić na położenie zasadnicze.

5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie

5.12.1. Do zabezpieczenia wagonów podczas postoju na boczniczy używać należy płóz hamulcowych typu PL-1 koloru czerwonego lub uniwersalnych typu P-3 koloru pomarańczowego. W użyciu są 4 płozy hamulcowe oraz 4 kliny sprzężone.

5.12.2. Płozy hamulcowe stanowiące własność użytkownika boczniczy są odcenowane oraz ponumerowane i podlegają ewidencjonowaniu. Zabrania się wywożenia płóz hamulcowych poza teren boczniczy.

5.12.3. W przypadku zauważenia uszkodzonych płóz hamulcowych kierujący manewrami obowiązany jest przekazać je kierownikowi boczniczy i żądać wydania w zamian nowych.

5.12.4. Za gospodarkę płozami hamulcowymi tj. znajdowanie się płóz hamulcowych w miejscach do tego wyznaczonych, ich właściwy stan techniczny oraz należyte oznakowanie odpowiedzialny jest użytkownik (właściciel) boczniczy.

5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

5.13.1. Za właściwe zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem, wytoczeniem się poza ukres lub inne miejsce, które winno być wolne od taboru na wszystkich torach bocznicowych odpowiedzialny jest drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

5.13.2. Po ukończeniu manewrów wagony na torach boczniczy zabezpiecza się przed zbiegnięciem przez sprzęgnięcie z zahamowanie oraz podklinowanie wagonów.

5.13.3. Oprócz sprzęgania należy zahamować hamulcem ręcznym:

- Jeden wagon – gdy grupa nie przekracza 10 wagonów,
- Dwa wagony – gdy grupa przekracza 10 wagonów.

- 15.13.4. Jeżeli brak jest hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia wagonów, należy skrajne wagony podklinować klinami sprzężonymi. Jeżeli w grupie znajduje się tylko jeden wagon z hamulcem ręcznym to niezależnie od zahamowania go należy podklinować od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia wagonu.
- 15.13.5. Jeżeli pojedynczy wagon lub grupa wagonów znajduje się na pochyleniu ponad 2,5‰ to oprócz zahamowania wagonów hamulcem ręcznym należy je podklinować od strony, w kierunku której istnieje możliwość zbiegnięcia taboru w drogę przebiegu dlajazd manewrowych.
- 15.13.6. W czasie wykonywania manewrów, pozostawiając wagony w pobliżu miejsca, które powinno być wolne od taboru należy uwzględnić stosowny odstęp od ukresu na wypadek samoczynnego przesunięcia się wagonów wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych lub uderzenia przez inne pojazdy kolejowe.
- 15.13.7. Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie wyłożonych płóz hamulcowych i/lub klinów sprzężonych przez pracowników użytkownika boczniczy jest zabronione.
- 15.13.8. Miejsce znajdowania się płóz hamulcowych i klinów sprzężonych.
Użytkownik boczniczy posiada sześć płóz hamulcowych, w tym cztery w użyciu bezpośrednim i dwie w rezerwie oraz cztery kliny sprzężone.
- 15.3.9. Po zakończeniu pracy manewrowej nieużyte do zabezpieczenia wagonów kliny sprzężone i/lub płozy hamulcowe powinny znajdować się na przeznaczonej do tego celu ławie.

6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

- 6.1.1. Za koordynację pracy boczniczy, koordynację zamówień i uzgadniania terminów podstawiania wagonów pod czynności ekspedycyjne oraz związaną z tym ilością obsługi, odpowiada Właściciel boczniczy, zajmujący się również organizowaniem bieżącej pracy manewrowej na boczniczy.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

- 6.2.1. Pracę manewrową związaną z obsługą boczniczy w celu podstawienia wagonów przeznaczonych na bocznicę i/lub zabrania z toru nr 101, 102a zdawczo-odbiorczego próżnych nieoczyszczonych wagonów, zdawanych przez Właściciela boczniczy planuje, organizuje i wykonuje drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego.

6.3. Ważenie wagonów.

Nie dotyczy. Na boczniczy nie wazy się wagonów. Na zlecenie Właściciela boczniczy przewoźnik kolejowy może dokonać ważenia wagonów na własnych wagach kolejowych.

6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

- 6.4.1. Zasady współpracy FAWARO sp. z o.o. oraz PKP PLK S.A.

Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie prowadzi się:

- Na boczniczy FAWARO na podstawie szczegółowych zasad określonych poniżej w RPB,
- Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie w warunkach zimowych sprawności techniczno- eksploatacyjnej w granicach swojego działania,
- Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:
ze strony FAWARO sp. z o.o. Magazynierzy, ze strony PKP PLK S.A. Zastępca Dyrektora ds. eksploatacji Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach, Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Małkini.

6.4.2. W złych warunkach atmosferycznych oraz w zimie należy zachować szczególną ostrożność, zmniejszając i dostosowując prędkość jazdy manewrowych do panujących warunków.

6.4.3. Dostosowanie urządzeń i wyposażenia do warunków zimowych należy dokonać z odpowiednim wyprzedzeniem, kończąc pracę do dnia 15 listopada danego roku.

6.4.4. Kierownikiem akcji zima jest wyznaczony przez Właściciela bocznic Magazynier, który pilnuje, aby w tym okresie przygotowane zostały:

- Piasek lub żużel do posypywania dróg w rejonie manewrowym bocznicy,
- Sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarznąć (nie wolno posypywać solą elementów metalowych,
- Łopaty, miotły, szczotki skrobaczki i drągi,
- Rurki jako przedłużacze do sprzęgów śrubowych,
- Odzież zimowa ochronna i robocza.

Wymienione zasoby powinny być spisane i utrzymane w ciągłej gotowości do użycia oraz znajdować się w wyznaczonym miejscu.

6.4.5. Do posypywania poboczy torów należy w najdogodniejszych miejscach zmagazynować piasek.

6.4.6. W okresie zimy, przy silnym oblodzeniu oraz zaśnieżeniu toru nr 101, 102a, przed przystąpieniem do pracy manewrowej ustawiacz powinien sprawdzić czy w rejonie manewrów:

- Planowane manewry nie będą przeszkadzały przy usuwaniu śniegu i lodu,

6.4.7. Kierownik akcji zima zwraca uwagę na miejsca zagrożone zaśnieżeniem i oblodzeniem, koordynując objęte działania w zakresie kolejności usuwanych przeszkód powodujących utrudnienia w sprawnym i bezpiecznym wykonywaniu pracy manewrowej.

6.4.8. Stwu ruchu Pracownicy bocznic w czasie alarmu zimowego obowiązani są do czynnego udziału w usuwaniu przeszkód powodujących utrudnienia w sprawnym i bezpiecznym wykonywaniu pracy manewrowej.

6.4.9. Usunięty z torów śnieg i lód należy zgromadzić w takich miejscach, aby nie przeszkadzały w pracy manewrowej i nie ograniczały dobrej widoczności sygnałów i wskaźników.

6.5. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego podczas wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.

6.5.1. Warunki zachowania bezpieczeństwa przez drużynę manewrową i trakcyjną oraz wykonującą na bocznic pracę manewrową określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznicy.

6.5.2. Przed rozpoczęciem prac ustawiacz powinien:

- Poinformować maszynistę, że będzie wykonywana praca manewrowa z wagonami.
- Zapoznać maszynistę z planem pracy manewrowej,
- Sprawdzić stan techniczny wagonów,
- Sprawdzić czy wagony stoją w ukresach i czy są zabezpieczone przed zbiegnięciem,
- Upewnić się czy napędy i zwrotnice rozjazdów działają prawidłowo i czy są właściwie nastawione.

6.5.3. Przed podaniem sygnału do jazdy manewrowej ustawiacz zobowiązany jest upewnić się, że pod wagonami nie ma płoż hamulcowych lub czy nie leżą tam przedmioty zagrażające bezpieczeństwu ruchu.

6.5.4. Każdorazowo przed rozpoczęciem przetaczania wagonów ustawiacz powinien uprzedzić brygady rozładunkowe oraz innych zainteresowanych pracowników o zamierzonej jeździe manewrowej. Jeżeli praca innych pracowników lub urządzeń zagraża bezpieczeństwu ruchu

lub bezpieczeństwu osobistemu pracowników w związku z wykonywaną pracą manewrową, to ustawiacz powinien zażądać przerwania takiej pracy.

6.5.5. Nie wolno wykonywać manewrów podczas trwających czynności rozładunkowych. Przed zamierzonym dojazdem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru. Przy którym dokonywane są czynności rozładunkowe ustawiacz powinien:

- Zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ekspedycyjnych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonie ładunku,
- Zażądać zabezpieczenia sprzętu rozładunkowego,
- Sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów czy innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykołowanie taboru.

6.5.6. Podczas spychania składu wagonów na tor 100, ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchającym wagonie lub poprzedzać pieszko pchany skład manewrowy. Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.

6.5.7. O zakończeniu manewrów należy każdorazowo powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach rozładunkowych.

6.5.8. Każdy pracownik bocznic, podczas znajdowania się na terenie bocznic i wykonywania swoich obowiązków powinien dbać o własne bezpieczeństwo oraz, w miarę możliwości, zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie. Wchodząc na tor należy przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor, a przez tor należy przechodzić najkrótszą drogą, prostopadle do jego osi, nie stąpając po główkach szyn.

6.5.9. Pracownikom bocznic zabrania się:

- Chodzenie po torze, o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
- Przechodzenie pod wagonami lub po ich zderzakach,
- Przechodzenia przez tor bezpośrednio przed nadjeżdżającym taboru,
- Wchodzenie w skrajnię będących w ruchu wagonów,
- Przechodzenia przez tor obok stojącego na nich taboru, gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10m,
- Przechodzenia między stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20m,
- Wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
- Jazdy na taborze podczas manewrów na torze bocznic,
- Chodzenia po materiałach złożonych na międzytorzu lub pozostawionych po dokonanych robotach,
- Jazdy wszelkimi pojazdami (rower, motocykl, wózek akumulatorowy) po poboczach i ścieżkach przy torze.
- Chodzenia w rejonie toru bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
- Chodzenia w rejonie toru w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

Przyjmowanie i przekazywanie wagonów odbywa się zgodnie z postanowieniami powołanej na wstępie, w pkt. 1.1.1. tiret drugie, ustawy z dnia 15 listopada 1984 r.- Prawo przewozowe (w brzmieniu obowiązującym).

Przedstawicielowi Właściciela bocznic (dalej tylko „przedstawiciel bocznic”) przysługuje prawo odmowy przyjęcia przekazywanego wagonu i jego zwrot do nadawcy, jeżeli stwierdzone zostanie zerwanie lub brak plomby.

Stronom przysługuje prawo odmowy przyjęcia przekazywanych wagonów w przypadku, gdy ich uszkodzenia uniemożliwiają ich włączenie do ruchu, zarówno po liniach kolejowych, jak i po torach bocznic.

7.1. Przekazywanie wagonów przez przewoźnika użytkownikowi bocznic.

7.1.1. Przewoźnik kolejowy podstawia na punkt zdawczo-odbiorczy przeznaczone na bocznicę wagony oraz zabiera wagony z punktu zdawczo-odbiorczego na zasadach i na podstawie dokumentów określonych w umowie, o której mowa w pkt. 4.1.1.

7.1.2. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznicę, odbywa się na podstawie awizacji obsługi bocznic dokonywanej przez przewoźnika kolejowego i po uzgodnieniu z użytkownikiem bocznic.

7.1.3. Po podstawieniu wagonów na tor 101 i 102a ustawiacz przewoźnika kolejowego zatrzymuje czoło składu manewrowego na wysokości tablicy z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” i przekazuje wagon pod względem techniczno-handlowym przedstawicielowi bocznic.

7.1.4. Przekazywanie wagonów polega na porównaniu danych umieszczonych w dokumencie przekazania ze stanem faktycznym, sprawdzeniu stanu technicznego i oznakowania stałego.

7.1.5. Jeżeli nie stwierdzono nieprawidłowości ustawiacz przewoźnika kolejowego, przy podstawianiu wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy, wpisuje w dokumencie przekazania datę i rzeczywisty czas ich podstawienia, a przedstawiciel bocznic potwierdza ten fakt swoim podpisem. Oryginał dokumentu przekazania otrzymuje przedstawiciel bocznic, a ustawiacz przewoźnika kolejowego zatrzymuje kopię.

7.1.6. W razie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel bocznic może odmówić przyjęcia wagonów, żądając od ustawiacza przewoźnika kolejowego odnotowania w dokumencie przekazania nie przyjęcia wagonów oraz wpisuje powód ich nie przyjęcia, a także datę i godzinę.

7.1.7. Wszystkie ładowne wagony, które powinny przybyć na bocznicę plombowane plombami nadawcy, a przybyłe bez tych plomb, z plombami nieczytelnymi lub zmienionymi (np. plombami stacji pośrednich), powinny być otwarte komisyjnie w celu sprawdzenia przesyłki. W razie podejrzenia naruszenia stanu przesyłki odbywa się komisyjnie z udziałem przedstawiciela bocznic i przewoźnika.

7.2 Plombowanie wagonów przez użytkownika bocznic.

Nie dotyczy. Użytkownik bocznic nadaje do przewozu próżne nieczyszczone wagony, które nie wymagają plombowania.

7.3. Zdawanie wagonów przez użytkownika bocznic dla przewoźnika.

7.3.1. O gotowości wagonów do zabrania użytkownik bocznic zawiadamia przewoźnika kolejowego w sposób ustalony w umowie.

7.3.2. W razie ujawnienia wagonu niegotowego do zabrania, ustawiacz przewoźnika kolejowego wykreśla go z każdego dokumentu zdawczego i umieszcza uwagę „niegotowy”. W takim przypadku przedstawiciel bocznic obowiązany jest ponownie zgłosić gotowość wagonu.

Drużyna manewrowa przewoźnika zabiera tylko wagony poprzedzające wagon niegotowy.

7.3.3. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych do zabrania, ustawiacz przewoźnika kolejowego odnotowuje we wszystkich egzemplarzach dokumentu zdawczego.

7.3.4. Przedstawiciel bocznic i ustawiacz przewoźnika kolejowego potwierdzają swoimi podpisami w dokumencie zdawczym przekazanie i przyjęcie wagonów, a także ich stan techniczny.

7.4. Postępowanie w razie stwierdzenia uszkodzeń lub innych nieprawidłowości.

7.4.1. w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości przy przekazywaniu wagonów z bocznic powinny one zostać usunięte przez pracowników użytkownika bocznic na torze 103. Jeżeli usterek technicznych nie można usunąć natychmiast, ustawiacz przewoźnika kolejowego zabiera tylko grupę wagonów poprzedzających kwestionowany wagon. Jeżeli stan usterkowy wagonu nie zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ustawiacz przewoźnika kolejowego może zabrać taki wagon, odnotowując ten fakt w dokumencie przekazania. Wagony uszkodzone ustawiacz przewoźnika kolejowego w porozumieniu z dyżurnym ruchu stacji Małkinia, do czasu podjęcia decyzji o ich naprawie, bądź innych dyspozycji przewoźnika kolejowego, odstawia na wskazany tor stacyjny.

7.4.2. Użytkownik bocznic zobowiązany jest doprowadzić usterkowanie wagony lub przesyłki do należytego stanu.

7.4.3 Jeżeli przy zabieraniu wagonów z punktu zdawczo- odbiorczego ustawiacz przewoźnika kolejowego zauważy uszkodzenie, które przy podstawieniu tego wagonu na bocznicę nie było stwierdzone, wtedy żąda usunięcia tego uszkodzenia lub wprowadza procedury określone w przepisach wewnętrznych przewoźnika kolejowego oraz umowie.

8. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NA BOCZNICY

8.1.1. Przeprowadzanie badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznic należy do obowiązków użytkownika bocznic, który zleca wykonywanie tych czynności osobom, posiadającym uprawnienia w wymaganym zakresie,

8.1.2. Użytkownik bocznic ma opracowane własne przepisy wewnętrzne określające warunki utrzymania infrastruktury kolejowej i urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na bocznic.

8.1.3. Badania techniczne wykonywane są przez osoby, posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach: linie, węzły i stacje kolejowe oraz urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na zasadach określonych w ustawie -Prawo budowlane, a wyniki kontroli okresowej odnotowane są we właściwej dokumentacji.

8.1.4 Oględziny torów i rozjazdów bocznic wykonywane są przez osoby, przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje w terminach określonych w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznic. Wyniki oględzin odnotowane są we właściwej dokumentacji.

8.1.5. O uszkodzeniach elementów infrastruktury kolejowej bocznic oraz konieczności wykonania napraw powiadomić należy Właściciela bocznic.

8.1.6. Wszelkie prace związane z utrzymaniem lub naprawą torów i urządzeń na terenie bocznic mogą być realizowane na podstawie umowy, zawartej z firmą posiadającą stosowne uprawnienia do wykonywania takich prac.

8.1.7. Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznic, mogące naruszać ustalony porządek pracy manewrowej lub wiążące się z bezpieczeństwem pracy ludzi i/lub taboru kolejowego, muszą być uzgodnione z

przewoźnikiem kolejowym obsługującym bocznice, w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej.

8.1.8. Przed przystąpieniem do wykonywania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram określający zakres i termin wykonania poszczególnych prac, niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót oraz osobę nadzorującą wykonanie robót. Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.

9. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY

9.1. Drużyna trakcyjna i drużyna manewrowa.

9.1.1. Podczas obsługi bocznicy pracownikami bezpośrednio związanymi z prowadzeniem ruchu kolejowego i prowadzeniem pojazdów kolejowych są: maszynista lokomotywy manewrowej, ustawiacz, manewrowy.

9.1.2. Zapewnienie właściwych kwalifikacji i przygotowania zawodowego drużynie trakcyjnej i drużynie manewrowej należy do obowiązków przewoźnika kolejowego.

9.2. Pracownicy diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy.

9.2.1. Diagnosta ds. nawierzchni i podtorza powinien posiadać wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach linie, węzły i stacje kolejowe

10. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM

10.1. Postępowanie w razie wypadku.

10.1.1. Każdy pracownik bocznicy FAWARO lub pracownik firmy dokonującej przewozów w obrębie bocznicy obsługujący bocznice FAWARO oraz pracownik przewoźnika, który dowiedział się o zaistniałym zdarzeniu z ludźmi lub taborem kolejowym na bocznicy jest obowiązany osobiście, a jeżeli jest to niemożliwe, za pośrednictwem innych osób powiadomić o tym fakcie kierującego pracą na bocznicy. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego czas, miejsce, opis i skutki.

10.1.2. Każdy pracownik bocznicy lub przewoźnika jest obowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy.

10.1.3. Kierujący pracą na bocznicy, lub osoba go zastępująca, która dowiedziała się o zdarzeniu, powinna:

- wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach lub poszkodowani,
- zgłosić niezwłocznie zdarzenie swemu przełożonemu,
- wezwać Państwową Straż Pożarną w razie konieczności, zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego, a w szczególności w przypadku:
 - uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - pożaru lub wybuchu,
 - zaważenia się lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania;
- zabezpieczyć tor na którym wydarzył się wypadek, za pomocą tarczy D-1 „Stój”,

- zawiadomić Policję, a w przypadku gdy jest to śmiertelny, ciężki lub zbiorowy wypadek przy pracy lub gdy jest to wypadek wywołujący wymienione skutki, mający związek z pracą, jeżeli może być uznany za wypadek przy pracy zawiadomić właściwego okręgowego inspektora pracy i prokuratora,
- powiadomić przewoźnika (w przypadku gdy w zdarzeniu uczestniczyli jego pracownicy lub należący do niego tabor).

10.1.4. Do czasu przybycia na miejsce komisji wypadkowej nie wolno podejmować żadnych czynności, które zatarłyby lub usunęły ślady wypadku.

10.1.5. Wznowienie pracy na torach boczniczy może nastąpić na zezwolenie przewodniczącego komisji badającej przyczyny i okoliczności wypadku.

10.1.6. Decyzję co do składu oraz trybu pracy komisji badającej przyczyny, okoliczności oraz skutki zdarzenia zaistniałego na terenie boczniczy podejmują wspólnie użytkownik boczniczy i przewoźnik.

10.1.7. Wykaz telefonów alarmowych:

- Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – 22 6301433, 22 6301439, e-mail: pkbvk@mir.gov.pl,
- Prezes UTK oddział w Warszawie -22 749 15 70, e-mail: utko1@utk.gov.pl
- Telefon alarmowy z telefonów kom. i stacjonarnych-112,

Każdy pracownik zakładu, który zauważy niebezpieczeństwo grożące ruchowi kolejowemu na boczniczy lub zatrudnionym osobom jest zobowiązany uczynić wszystko, aby zapobiec wypadkowi, zgodnie z Instrukcją o postępowaniu w sprawie zdarzeń kolejowych obowiązujących na boczniczy.

11. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z TORAMI, KTÓREGO BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWÓŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.

11.1. Wykaz adresów i numerów telefonów :

FAWARO

Właściciel	600 805 915
Kierownik boczniczy	600 805 915

PKP PLK S.A.

Dyżurny ruchu dysponujący stacją Małkinia	29 649 11 20 662 173 508
Sekcja Eksploatacji PKP PLK S.A.	29 649 13 40
PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach	25 746 33 00

PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach- dyspozytor	600 084 226
---	-------------

Numerzy przewoźników obsługującego bocznice:

12.POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

12.1. Rozdzielnik regulaminu.

12.1.1. Regulamin sporządzano w siedmiu jednobrzmiących egzemplarzach, z czego otrzymują:

Egz. Nr 1,2 - FAWARO sp. z o.o. ul Jana III Sobieskiego 8, 07-320 Małkinia Górna – 2 egz.

Egz. Nr 3 - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach-1 egz.

Egz. nr 4 - PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji -1 egz.,

Egz. nr 5,6- przewoźnicy- 2 egz.

Egz. Nr 7 - Urząd Transportu Kolejowego AL. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa -1 egz.

12.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

12.2.1. Niniejszy regulamin powinien być utrzymany w stałej aktualności, za co odpowiedzialność ponosi kierujący pracą bocznicy FAWARO.

12.2.2.W przypadku przewidywanego uruchomienia nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności, ich przebudowy, przebudowy układu torowego, wejścia w życie zmian w obowiązujących przepisach itp. kierujący pracą bocznicy powinien sprawdzić czy i w jakim zakresie regulamin wymaga zmian.

12.2.3.Jeżeli zachodzi potrzeba wprowadzenia zmian do treści regulaminu, kierujący pracą bocznicy sporządza projekt zmian, który podlega zatwierdzaniu przez użytkownika bocznicy.

12.2.4.Poprawki i uzupełnienia mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego prowadzonego pomiędzy torami zarządcy infrastruktury a bocznica, przed zatwierdzeniem powinny być uzgodnione pod względem techniczno-ruchowym z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach.

12.2.5.Zatwierdzone zmiany i uzupełnienia kierujący pracą bocznicy wprowadza do wszystkich egzemplarzy regulaminów.

12.2.6.Zmiany i uzupełnienia dotyczące numerów telefonów, adresów oraz nazw instytucji kierujący pracą bocznicy może wprowadzić do regulaminu bez sporządzenia pisemnego projektu zmian.

12.2.7.Zmiany i uzupełnienia wiążące się ze sobą powinny być wprowadzane jednocześnie do wszystkich części regulaminu oraz załączników.

12.2.8.Zmiany do treści regulaminu wprowadza się długopisem (atramentem), pismem odręcznym, w sposób czytelny. Tekst poprzedni (nieobowiązujący) przekreśla się w sposób umożliwiający jego odczytanie.

12.3.9. Każda zmiana wprowadzona do tekstu regulaminu powinna być oznaczona na marginesie kartki za pomocą kółka, z wpisanym kolejnym numerem wynikającym ze skorowidza zmian i uzupełnień.

12.2.10. Jeżeli ilość zmian może spowodować niezachowanie właściwej przejrzystości tekstu, należy wymienić odpowiednią stronę regulaminu lub opracować nowy. Nowe karty regulaminu powinny być opatrzone datą ważności.

12.2.11. Zabrania się wprowadzenia do regulaminów zmian w postaci wklejek.

12.2.12. Każda zmiana lub uzupełnienie musi być wpisane do skorowidza zmian i uzupełnień (§ 69 regulaminu).

12.2.13. Poprawki i uzupełnienia muszą być wniesione jednocześnie do wszystkich egzemplarzy regulaminu.

13. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA.

13.1.1. Z postanowieniami regulaminu pracy boczniczy kolejowej powinni zostać zapoznani pracownicy:

- użytkownika boczniczy kolejowej,
- przewoźnika,
- firmy obsługującej bocznicę,
- wykonujący czynności związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy.

13.1.2. Użytkownik boczniczy kolejowej prowadzi rejestr osób, które zapoznały się z treścią regulaminu, potwierdzając przyjęcie jego postanowień do wiadomości i stosowania (wzór stanowi załącznik nr 2 do regulaminu).

13.1.3. Znajomość wprowadzanych zmian do treści regulaminu, pracownicy boczniczy potwierdzają przez złożenie podpisu na rejestrach prowadzonych przez kierującego pracą boczniczy.

14. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

14.1.1 Bocznicza nie bierze udziału w przewozie kolejną towarów niebezpiecznych.