



REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

odgałęziającej się od stacji Warszawa Praga od toru stacyjnego nr 143, rozjazdem nr 675
w km 10.468 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia - Gdynia Główna

Uzgodniono z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Eksploatacyjnych

Michał Koperski

20.12.2024

Zatwierdzam i wprowadzam do stosowania wydanie 3 Regulaminu

PREZES ZARZĄDU
Dyrektor Generalny

Stefan Bekir Assanowicz

20.12.2024

Wydanie 3

WARSZAWA 2024



Spis treści

Spis treści	2
1. Postanowienia ogólne	4
1.1. Podstawy prawne opracowania regulaminu	4
1.2. Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowej.....	4
1.3. Cel i zakres obowiązywania regulaminu	4
1.4. Użytkownik bocznic kolejowej.....	5
1.5. Przeznaczenie bocznic kolejowej.....	5
1.6. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych.....	5
2. Opis techniczny bocznic kolejowej.....	5
2.1. Położenie bocznic kolejowej.....	5
2.2. Lokalizacja punktów zdawczo-odbiorczych.....	5
2.3. Tory bocznicowe	6
2.4. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów.....	6
2.5. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	6
2.6. Przejazdy kolejowe	7
2.7. Oświetlenie bocznic kolejowej.....	7
2.8. Punkty ładunkowe, magazyny i place	7
2.9. Bramy kolejowe	7
2.10. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	7
2.11. Urządzenia i środki trakcyjne	8
2.12. Środki łączności.....	8
3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej.....	8
4. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej.....	9
4.1. Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe.....	9
4.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej.....	9
4.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	9
4.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym.....	9
4.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	9
4.6. Obsada drużyn trakcyjnych i manewrowych i ich wyposażenie.....	10
4.7. Jazdy manewrowe przez przejazdy	11
4.8. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespólnych.....	11
4.9. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów	11
4.10. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.....	12
4.11. Gospodarka płozami hamulcowymi i zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

5.	Organizację wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowych.....	13
5.1	Planowanie, organizowanie pracy manewrowej.....	13
5.2	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.....	14
5.3	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	14
5.4	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej.....	15
5.5	Ochrona przeciwpożarowa na bocznicach.....	17
6.	Organizacja obsługi punktów zdawczo-odbiorczych.....	17
7.	Nadzór nad stanem technicznych i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.....	17
8.	Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicach.....	20
9.	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic.....	20
10.	Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborami kolejowymi.....	22
11.	Wykaz adresów i numerów telefonów.....	23
12.	Postanowienia końcowe.....	23



1. Postanowienia ogólne

2.1. Podstawy prawne opracowania regulaminu

Podstawy prawne przyjęte przy opracowywaniu regulaminu pracy transportu kolejowego na boczniczy:

- Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika – w wersji aktualnie obowiązującej;
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane – w wersji aktualnie obowiązującej;
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – w wersji aktualnie obowiązującej;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych – w wersji aktualnie obowiązującej;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie – w wersji aktualnie obowiązującej;
- Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – w wersji aktualnie obowiązującej;
- Instrukcja o technice pracy manewrowej Ir-9 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – w wersji aktualnie obowiązującej;
- Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – w wersji aktualnie obowiązującej;
- Instrukcja sygnalizacji Ie-1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – w wersji aktualnie obowiązującej;
- Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – w wersji aktualnie obowiązującej;
- Instrukcja organizacji pracy manewrowej OPRKI;
- Instrukcja utrzymania infrastruktury boczniczy kolejowej TRAKCJA S.A. IPRKI;
- Instrukcja o utrzymaniu i eksploatacji pojazdów kolejowych TPRKI.

2.2. Podstawy prawne eksploatacji boczniczy kolejowej

Podstawą prawną eksploatacji boczniczy jest prawo wieczystego użytkowania - numer księgi wieczystej WA3M/00170937/7.

2.3. Cel i zakres obowiązywania regulaminu

Celem niniejszego regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy oraz czynności związanych z wykonywaniem manewrów i prac ładunkowych na boczniczy uwzględniających bezpieczeństwo:

- pracowników transportu kolejowego,
- innych osób znajdujących się w rejonie prac manewrowych i ładunkowych, taboru kolejowego,
- innych środków transportu i urządzeń ładunkowych na terenie boczniczy.

Ponadto zapewnienie utrzymania w należyтым stanie technicznym torów, rozjazdów, urządzeń srk, urządzeń ładunkowych, trakcyjnych, itp. w warunkach normalnych oraz podczas trudnych warunków atmosferycznych (zima).



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

Regulamin zawiera zasadnicze dane o bocznicy TRAKCJA S.A. na stacji Warszawa Praga oraz postanowienia wynikające z obowiązujących przepisów, instrukcji i zarządzeń, uwzględniających warunki miejscowe bocznicy.

2.4. Użytkownik bocznicy kolejowej

Posiadaczem bocznicy jest TRAKCJA Spółka Akcyjna w Warszawie, 00 - 807 Warszawa, Al. Jerozolimskie 100 II p. W dalszej części tekstu używana będzie nazwa „bocznica TRAKCJA S.A.”.

W imieniu posiadacza obiekt jest administrowany przez TRAKCJA Spółka Akcyjna, Oddział Zarządzania Sprzętem i Maszynami.

2.5. Przeznaczenie bocznicy kolejowej

Bocznica odgałęzia się od torów stacji PKP Warszawa Praga i przeznaczona jest do przyjmowania i nadawania przesyłek:

- w grupach wagonowych,
- w pojedynczych wagonach,
- oraz postoju i napraw wagonów oraz innego taboru, będącego w dyspozycji TRAKCJA S.A. (pojazdy specjalne).

2.6. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych

Na bocznicy stosuje się:

- Instrukcja o utrzymaniu infrastruktury bocznicy kolejowej TRAKCJA S.A. wraz z załącznikami I_{PRKI};
- Instrukcja o eksploatacji urządzeń radiołączności TRAKCJA S.A. U_{PRKI};
- Instrukcja rewidenta taboru TRAKCJA S.A. W_{PRKI};
- Instrukcja o utrzymaniu i eksploatacji pojazdów kolejowych TRAKCJA S.A. T_{PRKI};
- Instrukcja eksploatacji obsługi i utrzymania urządzeń hamulcowych pojazdów kolejowych TRAKCJA S.A. H_{PRKI};
- Instrukcja organizacji pracy manewrowej TRAKCJA S.A. O_{PRKI};
- Instrukcja o zasadach przewozu przesyłek, przesyłek nadzwyczajnych, właściwego zestawiania pociągów, właściwego rozmieszczania taboru i ładunku z zachowaniem dopuszczalnego obciążenia wagonu, nacisku na oś i skrajni ładunkowej TRAKCJA S.A. N_{PRKI};
- Instrukcja o postępowaniu w sprawie wypadków i incydentów kolejowych TRAKCJA S.A. B_{PRKI}.

2. Opis techniczny bocznicy kolejowej

2.7. Położenie bocznicy kolejowej

Bocznica TRAKCJA S.A. jest bocznica stacyjną i odgałęzia się od toru stacyjnego nr 143 stacji Warszawa Praga, rozjazdem nr 675, na km 10,468 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny.

Bocznica zajmuje 4099,5 m² terenu kolejowego pod tory bocznicy.

Pojemność całkowita bocznicy wynosi 20 wagonów dwuosioowych lub 14 wagonów czterosioowych.

2.8. Lokalizacja punktów zdawczo-odbiorczych

Punkt zdawczo - odbiorczy dla podstawiania i zabierania wagonów przez przewoźnika znajduje się na torze nr 601 bocznicy i oznaczony jest tablicą z napisem „Punkt zdawczo - odbiorczy” (czarnymi literami na białym tle). Tablica umieszczona jest przed bramą wjazdową na bocznice, na wysokości styku rozjazdu nr 618.



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

Tor nr 601 jest torem zdawczo - odbiorczym, na którym dokonuje się przekazywania i przyjmowania wagonów przez przewoźnika.

Odległość punktu zdawczo - odbiorczego od zwrotnicy odgałęziającej wynosi 815 m.

Profil toru nr 651 dojazdowego do bocznicy wynosi 0,0‰.

Tor zdawczo - odbiorczy leży w poziomie 0,0‰.

Najmniejszy promień tuku wynosi $R = 190$.

Maksymalny nacisk osi na szynę wynosi 20 ton.

2.9. Tory bocznicowe

Wykaz długości torów bocznicy.

Numer toru	Przeznaczenie	Długość całkowita	Długość użyteczna	Pojemność w osiach obliczeniowych
651	dojazdowy	795		-
601	zdawczo odbiorczy	213	200	40

Tor nr 601 jest zakończony koźłem oporowym, przed którym ustawiona jest tarcza zaporowa nieoświetlona wskazująca sygnał Z1 „stój”.

Prędkość jazdy po torach bocznicy nie może przekraczać 15 km/h.

Na bocznicy obowiązuje nawierzchnia typu S42 i S49.

2.10. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów

Bocznica nie posiada rozjazdów. W przypadku przetaczania wagonów należy skorzystać z dzierżawionego od PKP PLK rozjazdów numer 618 i toru 603a.

2.11. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Bocznica nie posiada zwrotnic, posterunków nastawczych ani urządzeń srk.

Zwrotnice na torze dojazdowym do bocznicy (nr 651) są nastawiane ręcznie przez drużynę manewrową i nie posiadają odcinków izolowanych.

Zwrotnice usytuowane na torze dojazdowym nie są oświetlone.

Przeciwwagi zwrotnic pomalowane są do połowy na kolor biały i kolor czarny wskazując położenie zwrotnicy, zwrotnice są przestawiane przez drużyny manewrowe.

Po zakończeniu pracy manewrowej zwrotnice powinny być przełożone w położenie zasadniczy.

Na przeciwwadze część pomalowana na kolor czarny jest zwrócona ku dołowi.

Rozjazdy nie posiadają zamków zwrotnicowych.

Wszystkie rozjazdy są pojedyncze, typu S49 o skosie 1:9 na podkładach drewnianych.

Koziół oporowy jest zaopatrzony we wskaźnik Z1.

Wykaz zwrotnic:

Nr rozjazdów i wykojenic	Zasadnicze położenie	Czy jest oświetlona	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uwagi
618	na tor nr 601	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	na torze dojazdowym
675	na tor nr 651	nie	ręcznie - drużyna manewrowa	na torze dojazdowym



2.12. Przejazdy kolejowe

Przy bocznicy znajduje się przejazd kolejowy - skrzyżowanie z drogą kategorii D. Przejazd ten jest dzierżawiony od PKP PLK S.A. Po obydwu stronach przejazdu znajduje się znak G4 - krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym wielotorowym.

Zabezpieczenie przejazdu podczas przejazdu taboru należy do obowiązków drużyny manewrowej zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-9 (R-34), przy zachowaniu następujących warunków:

1. prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20km/h, szybkość jazdy należy tak dostosować aby w każdej chwili można było zatrzymać tabor w bezpiecznej odległości od przejazdu,
2. zbliżając się do przejazdu maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy,
3. w razie pchania taboru, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały,

W razie dłuższego manewrowania przez przejazd należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji.

Odrzucanie wagonów jest zabronione.

2.13. Oświetlenie bocznicy kolejowej

Bocznica jest oświetlona jedynie dla celów ochrony przed kradzieżą.

Praca manewrowa dozwolona jedynie w porze dziennej.

2.14. Punkty ładunkowe, magazyny i place

Przy torze nr 601 usytuowany jest plac składowy o powierzchni około 3000 m². W głębi placu składowego znajdują się trzy obiekty magazynowe o kubaturze 90 m³ każdy, do których możliwy jest wjazd wózków widłowych. Na terenie bocznicy nie ma rampy rozładunkowej. Urządzenia ładunkowe, wagi wagonowe Do rozładunku wagonów na bocznicy stosowane są żurawie kolejowe oraz żurawie samochodowe.

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

Najbliższa waga wagonowa (kolejowa) znajduje się na stacji Warszawa Praga. Jest to trzypomostowa waga wagonowa elektroniczna o udźwigu 120 ton.

2.15. Bramy kolejowe

Bocznica jest ogrodzona i posiada zamykaną bramę wjazdową.

Na bramie znajduje się sygnał D1 - stój.

Bramę zamyka i otwiera pracownik bocznicy. W czasie przejazdu lokomotywy lub składu manewrowego brama musi być zabezpieczona przed samoistnym zamknięciem.

2.16. Sygnały, wskaźniki i tablice

Na bocznicy znajdują się:

- Sygnał Z1 na koźle oporowym
- Sygnał D1 na bramie wjazdowej
- Napis „Punkt zdawczo-odbiorczy”

Do wzajemnego porozumiewania się pracowników zatrudnionych przy manewrach służą odpowiednie sygnały określone w „Instrukcji organizacji pracy manewrowej O_{PRKI}”



2.17. Urządzenia i środki trakcyjne

Bocznica nie posiada własnej lokomotywy manewrowej. Wszelkie manewry związane z obsługą punktu zdawczo - odbiorczego mogą być dokonywane lokomotywą manewrową przewoźnika.

Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem lub z wykorzystaniem:

- ciągników szynowych,
- ciągników drogowych,
- urządzeń mechanicznych.

Obsadę czynnej lokomotywy stanowi jeden maszynista.

Lokomotywa manewrowa powinna posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego lokomotywa manewrowa nie może być użyta do wykonywania manewrów.

Dopuszcza się jazdę własną maszyn budowlanych (ciągnik szynowy, żuraw kolejowy, palownica, drezyna motorowa i innych).

2.18. Środki łączności

Łączność między przedstawicielami bocznicy przewoźnikiem i stacja Warszawa Praga jest zapewniona za pomocą środków łączności telefonicznej.

3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznica kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

Przewoźnik podstawia wagony na bocznice i zabiera z bocznicy w oparciu o plan obsługi bocznicy. Plan obsługi bocznicy ustala przewoźnik, uwzględniając wnioski użytkownika bocznicy dotyczące planu obsługi, jeżeli nie spowoduje to wydłużenia postoju wagonów w oczekiwaniu na ich podstawienie lub zabranie z bocznicy albo wyprawienie ze stacji.

Plan obsługi bocznicy przewoźnik przekazuje użytkownikowi bocznicy na piśmie.

Plan obsługi bocznicy może ulec zmianie:

- w razie zmiany rozkładu jazdy pociągów,
- w przypadku zmiany warunków pracy stacji,
- na wniosek użytkownika bocznicy.

Obsługa planowa jest to obsługa dokonywana w terminie ustalonym w planie obsługi. Czas obsługi bocznicy określa się w pełnych godzinach.

Na czas obsługi toru zdawczo - odbiorczego wszystkie czynności związane z rozładunkiem wagonów należy przerwać. Prace przy w/w czynnościach wstrzymuje upoważniony pracownik bocznicy.

Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20 ton.

Nie ma ograniczeń, co do rozstawu osi skrajnych podstawianych wagonów.

Prędkość jazdy po torach bocznicy nie może przekraczać 15 km/h.

Zdawanie i odbieranie wagonów odbywa się na punkcie zdawczo - odbiorczym.

TRAKCJA S.A. nie ma obowiązku grupowania wagonów gotowych do zabrania ani podstawianych wagonów.

Praca manewrowa systemem odrzutu jest zabroniona.

W czasie wykonywania manewrów lokomotywą manewrową, wagony pchane zawsze muszą być sprzęgnięte z lokomotywą.



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

Wagony pozostawione na punkcie zdawczo - odbiorczym muszą być zabezpieczone przed niepowołanym uruchomieniem hamulcem ręcznym i płozami hamulcowymi posiadacza bocznicy.

Na bocznicy może pracować tylko jedna lokomotywa manewrowa.

Przed wjazdem i wyjazdem lokomotywy, składu manewrowego na tory zdawczo - odbiorcze bocznicy, drużyna manewrowa obowiązana jest do dokonania następujących czynności:

- sprawdzenie zajętości torów,
- sprawdzenie ułożenia lub ułożenie i sprawdzenie drogi przebiegu,
- sprawdzenie zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem.

Na bocznicy nie przyjmuje się wagonów z ładunkiem niebezpiecznym.

Jednorazowo na punkt zdawczo - odbiorczy można podstawić 20 wagonów dwuosioowych.

4. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

4.1 Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe

Tory bocznicy stanowią jeden rejon manewrowy.

4.2 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej

Maksymalna prędkość jazd manewrowych na terenie bocznicy tor nr 601 i na torze dojazdowym nr 651 nie może przekraczać 15 km/h.

Manewry należy wykonywać z bezpieczną prędkością i z zachowaniem ostrożności tak, aby nie ucierpieli ludzie i aby nie uszkodzić taboru, ładunków i urządzeń.

Prędkość jazd manewrowych nie powinna przekraczać 15 km/h oraz:

- 10 km/h gdy przetacza się wagony z przekroczoną skrajnią,
- 5 km/h przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód.

Na pierwszym spychanym wagonie powinien znajdować się pracownik drużyny manewrowej, a gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym spychanym wagonie (brak stopnia) powinien poprzedzać spychany skład manewrowy celem ostrzegania o zbliżającym się taborze.

4.3 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Manewry wykonuje się jedynie sposobem odstawiania, czyli przestawiania taboru na odpowiedni tor i odłączeniu danej grupy taboru po zatrzymaniu. Odstawianie (przetaczanie) może być wykonywane pojazdem trakcyjnym, pojazdem drogowym, podciągarką i innymi urządzeniami technicznymi przeznaczonymi do przemieszczania pojazdów kolejowych. Zabrania się wykonywania pracy manewrowej sposobem odrzutu na terenie bocznicy.

4.4 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

Podczas wykonywania manewrów lokomotywa manewrowa powinna się znajdować na początku lub na końcu składu manewrowego.

4.5 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw

W czasie manewrowania wagony popychane powinny być zawsze sprzęgnięte ze sobą i pojazdem trakcyjnym.

Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia. Wejście pracownika drużyny manewrowej pomiędzy tabor może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

Sprzężanie i rozprzężanie taboru z pojazdem trakcyjnym dozwolone jest tylko na postoju. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spośród taboru.

Sprzężanie i rozprzężanie przewodów hamulcowych oraz zawieszanie na wspornikach przewodów hamulcowych nieużywanych do sprzężania należy do obowiązków drużyny manewrowej.

4.6 Obsada drużyn trakcyjnych i manewrowych i ich wyposażenie

Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających wymagane kwalifikacje zawodowe.

W wykonywaniu manewrów na bocznicę TRAKCJA S.A. uczestniczą:

- Nadzorujący manewry,
- Manewrowy,
- Drużyna trakcyjna,
- Ustawiacz lub inny pracownik wykonujący jego obowiązki, posiadający odpowiednie kwalifikacje.

Zespół pracowników złożony z ustawiacza i co najmniej jednego manewrowego nazywa się drużyną manewrową.

Drużynę trakcyjną lokomotywy manewrowej stacji stanowi jeden pracownik - maszynista.

Do wykonywania manewrów, jak również do hamowania odpręgów płozami nie wolno zatrudniać:

- kobiet,
- osób poniżej 18 roku życia (młodocianych),
- pracowników nie posiadających pierwszego stopnia zdolności do pracy.

Czynności wykonywane przez dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych podczas niepilotowanych jazd manewrowych w podległym im okręgu nastawczym polegają na:

- ustaleniu planu jazd manewrowych i zapoznaniu z nim maszynisty,
- wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla prowadzącego pojazd kolejowy z napędem jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego,
- obserwacji i jazdy manewrowej.

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach zobowiązani są ściśle przestrzegać obowiązujących ograniczeń i miejscowych postanowień ujętych w regulaminie pracy bocznic kolejowej. Pracownicy powinni przestrzegać instrukcji prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej TRAKCJA S.A., która obowiązuje wszystkich pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu czynności związanych z manewrami.

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.

Pracownicy zatrudnieni przy pracach manewrowych wykonują swoje czynności na wolnym powietrzu i dlatego narażeni są na bezpośredni wpływ warunków atmosferycznych. Ponieważ prace te wykonywane są prawie wyłącznie w ruchu, pracownicy ci muszą mieć odzież i obuwie zapewniające im, oprócz koniecznej swobody poruszania się, również ochronę zarówno przed możliwością wypadku w czasie pracy jak i przed opadami atmosferycznymi i temperaturami. Odzież powinna być obcisła, jednak niekrepująca ruchów, bez patek i zwisających części, ponieważ manewrowy w czasie wchodzenia lub wychodzenia spośród taboru może zaczepić o jego części konstrukcyjne, co bywa przyczyną wypadku. Obuwie powinno umożliwiać swobodne wyjęcia nogi w przypadku zakleszczenia stopy w częściach konstrukcyjnych nawierzchni kolejowej. Manewrowi w czasie pracy narażeni są na urazy głowy spowodowane spadającymi częściami ładunku, uderzeniami o tabor, dlatego też mają obowiązek pracowania w kaskach ochronnych.



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

Wszyscy manewrowi wyposażeni są w odzież ochronną roboczą i sprzęt ochrony osobistej. Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:

- chorągiewkę sygnałową i gwizdek,
- kask i rękawice ochronne,
- kamizelkę ostrzegawczą.

Drużyna manewrowa powinna być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego i nadzorującym manewry. Ilość i rodzaj sprzętu, jaki powinni posiadać pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów, określa instrukcja prowadzenia pracy manewrowej.

4.7 Jazdy manewrowe przez przejazdy

Ponieważ przejazd przy bocznicy nie jest chroniony rogatkami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:

- prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h,
- zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy,
- w razie pchania taboru, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji.

Na bocznicy obowiązuje zakaz odrzucania wagonów.

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

Długość składu manewrowego w czasie wykonywania manewrów może wynosić:

Pochylenie	Bez obsługi hamulców wagonowych	Przy większych grupach manewrowych powinien być obsługiwany: 1) hamulec wagonowy ręczny lub 2) hamulce zespolone na każde rozpoczęte
Na poziomie i pochyleniu do 1‰	20 wagonów	20 wagonów
1 do 2,5‰	15 wagonów	15 wagonów
2,5 do 5‰	12 wagonów	12 wagonów
5 do 8‰	10 wagonów	10 wagonów
8 do 10‰	5 wagonów	5 wagonów
Powyżej 10‰	3 wagony	3 wagony

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

Dopuszcza się przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego na torze nr 601 bocznicy. Warunki przetaczania wagonów siłą ludzką:

- szybkość przetaczanego taboru nie może przekraczać 3 km/h,
- wagony powinny być ze sobą sprzęgnięte,
- wolno przetaczać taką ilość wagonów, aby w każdej chwili mogły być zatrzymane,



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

- tor należy zabezpieczyć z obydwu stron poprzez wyłożenie po jednej płozie hamulcowej z każdej strony.

Wagony należy popychać przy narożnikach lub z boku wagonu, opierając się ramieniem o podłużne ściany wagonu. Nie wolno znajdować się przed, ani za wagonem.

Kierujący manewrami wykonywanymi siłą ludzką powinien posiadać odpowiednie kwalifikacje. Przed rozpoczęciem pracy obowiązany jest pouczyć osoby zatrudnione przy tych czynnościach oraz nadzorować ich wykonanie w taki sposób, aby było zachowane bezpieczeństwo ludzi, taboru i przesyłek.

Zabronione jest dokonywanie wszelkich ruchów taboru za pomocą siły ludzkiej w czasie:

- wykonywania na tym torze czynności rozładunkowych,
- podczas znajdowania się na torach bocznic lokomotywy.

Zabrania się uderzania wagonem o wagon w celu spowodowania jego rozruchu.

Zabrania się zatrudniania do przetaczania wagonów siłą ludzką:

- kobiet,
- młodocianych do lat 18.

Warunki przetaczania wagonów silnikowym pojazdem drogowym:

- dozwolona prędkość do 5 km/h,
- wagony muszą być ze sobą sprzęgnięte,
- w jednej grupie może być taka ilość wagonów, aby mogły być w każdej chwili zatrzymane,
- pojazd musi znajdować się na zewnątrz toru,
- kierowca pojazdu nie może jednocześnie wykonywać czynności kierownika* manewrów ani manewrowego,
- łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia wagonów powinna mieć długość co najmniej 2,5m.

Kierujący manewrami powinien mieć odpowiednie kwalifikacje. Przed rozpoczęciem pracy powinien ją omówić a następnie dozorować jej bezpieczne i prawidłowe wykonanie.

Przed rozpoczęciem pracy manewrowej silnikowym pojazdem drogowym tor należy zabezpieczyć z obydwu stron poprzez wyłożenie po jednej płozie z każdej strony.

4.10 Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

Drogę przebiegu dla każdej jazdy manewrowej na terenie bocznic i torze dojazdowym nr 651 (począwszy od rozjazdu nr 675) układa i sprawdza prawidłowe jej ułożenie drużyna manewrowa.

Drużyna trakcyjna i manewrowa ma obowiązek obserwowania, czy na drodze nie ma innych zagrożeń i przeszkód dla jazdy.

Podczas układania dróg przebiegów do obowiązków drużyny manewrowej należy:

- sprawdzenie stanu zamknięć nastawczych oraz stanu przylegania iglic do opornic,
- sprawdzenie czy nie ma części wykruszonych lub uszkodzonych w inny sposób,
- sprawdzenie czy nie ma usterek lub odkształceń stanowiących zagrożenie dla prawidłowego działania rozjazdu zamknięć nastawczych.

Jeżeli tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza na nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, zabrania się cofania taboru. Po stwierdzeniu, że nie ma widocznych uszkodzeń na częściach rozjazdu, przez które ma przejechać tabor, należy tabor ten usunąć z rozjazdu ruchem w kierunku z ostrza zwrotnicy.

Następny ruch taboru przez te zwrotnice może odbyć się dopiero, gdy pracownik personelu utrzymania stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy, lub kierujący manewrami stwierdzi, że jazda dalsza jest możliwa i nie zagraża bezpieczeństwu ruchu (wykolejeniu), zgodnie z instrukcją D-831.

O fakcie rozprucia zwrotnicy kierujący manewrami obowiązany jest powiadomić niezwłocznie wyznaczonego pracownika bocznicy TRAKCJA S.A.

4.11 Gospodarka płozami hamulcowymi i zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem używane są płozy hamulcowe.

Każdy pojazd kolejowy z napędem motorowym TRAKCJA S.A. jest wyposażony w minimum 2 płozy hamulcowe.

Bocznica posiada 4 płozy hamulcowe koloru czerwonego oznaczone symbolem TRAKCJA S.A. Płozy umieszczone są w stojaku za bramą, na terenie bocznicy. Za właściwe odczekowanie płóz hamulcowych i całościową gospodarkę płozami hamulcowymi odpowiada wyznaczony pracownik bocznicy TRAKCJA S.A. Płozy nie użyte do zabezpieczenia wagonów, po zakończeniu pracy manewrowej należy umieścić we wspomnianym stojaku.

Nie wolno używać płóz uszkodzonych. W przypadku zauważenia uszkodzonych płóz hamulcowych ustawiacz obowiązany jest przekazać je do Oddziału Zarządzania Sprzętem i Maszynami TRAKCJA S.A. celem wymiany na nowe.

Płozę należy zakładać na szynę w taki sposób ażeby jedna z warg przylegała ściśle do główki szyny od strony wewnętrznej a podeszwa płozy objęta w całości główkę szyny.

Płozów hamulcowych nie wolno zakładać w następujących miejscach:

- bezpośrednio przed i na złączach szyn,
- na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą,
- na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
- na zewnętrznym toku szynowym, gdy tor znajduje się na łuku,
- tuż przed przejazdem i na przejeździe,
- na szynie spłaszczonej lub ze sptywami.

5. Organizację wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

5.1 Planowanie, organizowanie pracy manewrowej

Bocznica pod względem organizacji i nadzoru pracy przewozowej stanowi jeden rejon manewrowy.

Bocznica pod względem nastawiania dróg przebiegu dla manewrów, stanowi jeden okręg nastawczy.

Ruchu pociągów na terenie bocznicy nie prowadzi się.

Zasada jest, że wagony - składy manewrowe podstawiane na bocznice są spychane a zabierane z bocznicy są ciągnięte lokomotywą manewrową. Przewozy taboru między stacją PKP a punktem zdawczo- odbiorczym i między punktem zdawczo-odbiorczym a bocznica jak też po układzie torowym bocznicy dokonuje się za pomocą jazd manewrowych.

Jazdy manewrowe z torów bocznicy (i odwrotnie) na tory stacyjne muszą być każdorazowo uzgodnione przez kierującego manewrami ustawiacza z dyżurnym ruchu dysponującym nastawni Warszawa Praga, zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji Ir-9 (R-34).



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

W celu zapewnienia bezpiecznego i sprawnego dokonania obsługi bocznicy przyjmuje się następujące postępowanie:

- po przygotowaniu przez drużynę manewrową na torach stacyjnych składu manewrowego do obsługi bocznicy kierownik manewrów powiadamia o tym dyżurnego ruchu nastawni Warszawa Praga i omawia z nim plan pracy manewrowej w zakresie związanym z obsługą bocznicy,
- po ułożeniu przez dyżurnego ruchu dysponującego drogi przebiegu i podaniu sygnału zezwalającego na rozpoczęcie jazdy manewrowej zgodnie z postanowieniami instrukcji le-1 (E-I) następuje jazda składu manewrowego z torów stacyjnych, torem nr 143 w kierunku toru dojazdowego nr 651,
- torem nr 143 dojeżdża do rozjazdu nr 675, przed którym kierujący manewrami zatrzymuje skład i przekłada zwrotnicę w odpowiednie położenie a następnie podaje sygnał ręczny zezwalający na dalszą jazdę torem nr 651 w kierunku bocznicy aż do przejazdu drogowego,
- kierujący manewrami zatrzymuje skład manewrowy przed przejazdem, powiadamia przedstawiciela bocznicy o zamiarze obsługi bocznicy,
- upoważniony pracownik bocznicy otwiera bramę wjazdową i zabezpiecza ją przed samoistnym zamknięciem w czasie przejazdu taboru (np. w wyniku silnego wiatru),
- kierujący manewrami po upewnieniu się, że brama jest otwarta, droga przebiegu ułożona prawidłowo, podaje sygnał zezwalający na jazdę składu manewrowego na bocznice,
- kierownik manewrów zatrzymuje skład manewrowy na punkcie zdawczo - odbiorczym,
- po przyjęciu przez upoważnionego pracownika bocznicy wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym, ustawiacz omawia z nim zakres pracy manewrowej a następnie ją wykonuje,
- zamierzonym wyjeździe z bocznicy ustawiacz powiadamia dyżurnego ruchu dysponującego Warszawa Praga (radiotelefonem) a dalsze postępowanie jest analogiczne do wjazdu na bocznice,
- drogę przebiegu dla każdej jazdy manewrowej na terenie bocznicy i torze dojazdowym nr 651 (począwszy od rozjazdu nr 675) układa i sprawdza drużyna manewrowa przewoźnika.

Manewry należy wykonywać zgodnie z postanowieniami obowiązujących przepisów, instrukcji oraz niniejszym regulaminem.

Szczegółowe postanowienia o pracy manewrowej zawiera Instrukcja Instrukcji organizacji pracy manewrowej O_{PRKI}.

5.2 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Manewry na bocznicy TRAKCJA S.A. należy wykonywać zgodnie z postanowieniami:

Instrukcji organizacji pracy manewrowej O_{PRKI}.

5.3 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

1. Przygotowanie bocznicy do pracy w warunkach zimowych należy do obowiązków Posiadacza bocznicy.
2. Przed okresem zimowym tj. od 15 listopada w wyznaczonym miejscu winny być zgromadzone następujące materiały i sprzęt:
 - smar zimowy do smarowania rozjazdów i płóz hamulcowych,
 - łopaty, miotły, skrobaczki i szczotki do czyszczenia rozjazdów,
 - piasek do posypywania dróg dościa i międzytorzy,
 - sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać.

Obowiązuje zakaz używania soli do rozmrażania rozjazdów i części rozjazdowych. W/w materiały



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

powinny być utrzymane w ciągłej gotowości do użytku.

3. Kierownictwo bocznicy wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.
4. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na bocznicy a związani z pracą transportu kolejowego i obsługą urządzeń rozładunkowych powinni być zaznajomieni z obsługą sprzętu służącego do usuwania skutków zimy.
5. Kierującym akcją zimową w zakresie utrzymania przejezdności torów bocznicy jest wyznaczony pracownik bocznicy.

5.4 Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej

1. Wstęp na teren bocznicy jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.
2. Pracownik bocznicy powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie bocznicy i wykonywania swych obowiązków.
3. Każdy pracownik zatrudniony na bocznicy powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym bezpieczeństwie.
4. Zabrania się pracownikom bocznicy.
 - chodzenia po torach i rozjazdach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
 - przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
 - chodzenia pomiędzy taborem i rampą, magazynem, zasiiekami itp.,
 - przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
 - zbliżania się w skrajnię wagonów będących w ruchu,
 - zatrzymywania się na przejazdach i przejściach przez tory oraz stawiania nóg na główkach szyn lub na podkładach, przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10m,
 - przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległości między nimi jest mniejsza niż 20 m,
 - wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
 - jazdy na taborze podczas manewrów na torach bocznicy,
 - przechodzenia w zasięgu pracy urządzeń rozładunkowych podczas załadunku lub rozładunku wagonów,
 - chodzenia po materiałach złożonych na międzytorzach lub pozostawionych po dokonywanych robotach,
 - jazdy wszelkimi pojazdami (rower, motocykl itp.) po międzytorzach i ścieżkach przy torze,
 - chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
 - chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.
5. Wchodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor.
6. Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą - prostopadle do osi toru.
7. Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

8. Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej, podczas jazdy na taborze nie wolno:
- wychylać się poza skrajnię taboru,
 - zajmować miejsca na pochwach zderzakowych, sprzęgach, na ścianach bocznych i czołowych węglarek lub platform, dachach wagonów lub na szczycie ładunku,
 - stać bez trzymania na brzegu pomostu oraz jechać stojąc jednocześnie na stopniach dwóch sąsiednich wagonów, ;
 - jechać na stopniach wagonu od strony ramp, ogrodzeń oraz bram,
 - przebywać na stopniach bocznych lokomotywy,
 - Podczas przetaczania wagonów na torach boczniczy należy:
 - przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe zażądać przerwania tych czynności i zabezpieczyć ładunki znajdujące się w wagonach przed uszkodzeniami, które mogą powstać podczas manewrów,
 - zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i wózków,
 - zażądać zamknięcia drzwi wagonów i opuszczania wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych,
 - sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - sprawdzić czy na torze nie ma sprzętu ładunkowego, ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - sprawdzić czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie obsunie się w czasie jazdy.
9. Dla zapewnienia bezpieczeństwa, międzytorze i tory powinny być stale utrzymane w czystości i porządku. O utrzymanie czystości powinni dbać wszyscy pracownicy drużyn manewrowych jak i zespołu utrzymania nawierzchni torowej.
- Wszelkiego rodzaju studzienki i wgłębienia na międzytorzach powinny być nakryte, a miejsca niebezpieczne np. wykopy, odpowiedni ogrodzone.
- Każdy pracownik manewrów powinien natychmiast zawiadomić swojego bezpośredniego zwierzchnika o wszelkich usterkach i zagrożeniach zauważonych w rejonie pracy.
10. Pracownik drużyny manewrowej powinien zgłaszać się do pracy odpowiednio wypoczęty, o wyznaczonej godzinie oraz zobowiązany jest posiadać przepisową odzież i obuwie, a także sprzęt ochrony osobistej i niezbędne do pracy przybory - chorągiewka sygnałowa, gwizdek a w porze nocnej latarka sygnałowa. Bezwzględnie zabronione jest zgłaszanie się do pracy po spożyciu alkoholu lub używania go w czasie pracy. Jeśli istnieje cień podejrzenia, że pracownik znajduje się pod działaniem alkoholu, nie można dopuścić go do pracy. W razie ujawnienia w czasie pracy, że pracownik znajduje się pod wpływem alkoholu zostaje on odsunięty od wykonywania czynności. Pracownik drużyny manewrowej powinien w czasie pracy zwrócić uwagę na własne i współpracowników bezpieczeństwo a także chronić tabor oraz ładunki przed zniszczeniem lub uszkodzeniem. Pracownik zatrudniony przy manewrach ponosi osobistą odpowiedzialność za każde naruszenie obowiązków pracowniczych mogących spowodować zniszczenie mienia spółki lub mienia spółce powierzonego.
11. Maszyniście lokomotywy zabrania się ze względów bezpieczeństwa:
- przewożenia w kabinie osób postronnych,
 - dopuszczenia do takiej sytuacji, aby ładunek na wagonie ograniczał pole widzenia podczas manewrów i przemieszczania taboru,



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

- prowadzenia lokomotywy w stanie nietrzeźwym,
- używania lokomotywy niesprawnej technicznie,
- stosowania niebezpiecznych manewrów zagrażających życiu pracowników,
- dokonywania napraw i przeglądów w miejscach do tych celów nie przeznaczonych,
- wykonywania manewrów bez ustawiacza lub kierownika pociągu,
- przekraczanie dozwolonej prędkości przy manewrach,
- ruszania z miejsca, gdy pracownicy obsługujący tabor znajdują się jeszcze między wagonami a rampą, magazynami a ładunkiem, nie opuścili wagonów i nie usunęli się poza skrajnie,
- przekraczania siły pociągowej lokomotywy,
- opuszczania lokomotywy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.

5.5 Ochrona przeciwpożarowa na bocznicach

1. Zabezpieczenie przeciwpożarowe na bocznicach należy do obowiązków posiadacza bocznic zgodnie z potrzebami wynikającymi z przepisów i zarządzeń.
2. W przypadku zauważenia pożaru na bocznicach tj. budowli, urządzeń lub taboru pracownik, który pierwszy zauważył pożar powinien natychmiast zawiadomić straż pożarną (tel. 998 lub 112) oraz kierownictwo bocznic TRAKCJA S.A. (tel. 508 029 803). Do czasu przybycia jednostki ratownictwa gaśniczego zaalarmowani pracownicy przystępują do gaszenia środkami będącymi w dyspozycji bocznic.
3. W wypadku pożaru taboru kolejowego należy powiadomić również dyżurnego ruchu nastawni Warszawa Praga (tel. 22 473 61 72).
4. W każdym przypadku pożaru należy powiadomić Policję i nie dopuścić do zatarcia śladów pożaru.

6. Organizacja obsługi punktów zdawczo-odbiorczych

1. Wagony ze stacji PKP na punkt zdawczo - odbiorczy podstawia i zabiera przewoźnik własnymi środkami trakcyjnymi.
2. Jazdy składów manewrowych ze stacji PKP i odwrotnie odbywają się na zasadzie jazdy manewrowych. O zamierzonej obsłudze przedstawiciel przewoźnika powiadamia przedstawiciela bocznic.
3. Zdawanie i odbieranie wagonów na torach punktów zdawczo - odbiorczych, dokonywane jest przez przedstawiciela bocznic a ze strony przewoźnika przez kierownika manewrów.
4. Wjazd lokomotyw przewoźnika na tory wewnętrzne bocznic poza tory zdawczo - odbiorcze jest zabroniony, chyba że strony postanowią inaczej.
5. Przed każdym wyprawieniem składu z i na tory punktu zdawczo - odbiorczego, winna być dokonana uproszczona próba hamulca zespolonego.

7. Nadzór nad stanem technicznych i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego

Zasady utrzymania odpowiedniego stanu bocznic TRAKCJA S.A. określa „Instrukcja utrzymania infrastruktury bocznic kolejowej TRAKCJA S.A. I_{PRKI}” Utrzymanie bocznic pod względem przydatności należy do obowiązków posiadacza bocznic. Bezpośredni nadzór nad stanem bocznic sprawuje upoważniony pracownik Oddziału Zarządzania Sprzętem i Maszynami lub upoważniona firma zewnętrzna.

1. Do prac związanych z utrzymaniem bocznic wchodzi:
 - konserwacja,



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

- przeglądy bieżące,
 - remonty średnie,
 - remonty kapitalne nawierzchni i podłoża.
2. Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:
- smarowanie rozjazdów,
 - dokręcanie śrub i wkrętów,
 - czyszczenie żłobków na przejazdach oraz krzyżownicach,
 - smarowanie części przediglicowych, osad iglicowych, zamków zwrotnicowych,
 - usuwanie śniegu i lodu,
 - konserwacja latarni sygnałowych.
3. Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń należy:
- wymiana pojedynczych złącz,
 - usuwanie wybojów,
 - podnoszenie osiadłego toru,
 - nasuwanie boczne toru,
 - poprawienie uchyleń szyn,
 - nasuwanie szyn odpełzłych,
 - miarkowanie luzów,
 - odwodnienie toru,
 - odchwaszczenie,
 - oprofilowanie podsypki,
 - wymiana podkładów,
 - utrzymanie przejazdów.

Ponadto do prac bieżącego utrzymania należy również konserwacja i naprawa sygnałów na bramach i kozłach oporowych oraz wskaźników na zwrotnicach i wykolejnicach.

4. Remonty średnie jako kompleksowe powinny być wykonywane w takim zakresie, aby w ciągu 2 - 6 lat zależnie od typu nawierzchni, rodzaju podsypki, obciążenia toru i rodzaju trakcji nie wymagały innych robót z wyjątkiem remontów bieżących.
5. Remonty kapitalne polegają na całkowitej wymianie części składowych nawierzchni lub niektórych jej elementów.
6. Przynajmniej raz w roku posiadacz bocznic dokona badania (przez upoważnione osoby) stanu technicznego torów bocznic zgodnie z postanowieniami Prawa Budowlanego.
7. Podczas wykonywania robót na bocznicach związanych z utrzymaniem torów i rozjazdów należy przestrzegać następujących postanowień:
- a) roboty mogą być wykonywane tylko przez upoważnionych i odpowiednio przygotowanych pracowników,
 - b) jeżeli roboty mają być wykonywane bez naruszenia ciągłości ruchu, zatrudnieni przy tych robotach pracownicy muszą być przepisowo zabezpieczeni w sposób określony przepisami i instrukcjami PKP PLK S.A. oraz nadzorowani przez specjalnego pracownika z odpowiednimi kwalifikacjami,



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

- c) jeżeli roboty mają być wykonywane przy zamkniętym torze, odcinek toru lub tor objęty robotami powinien być sygnalizowany zgodnie z postanowieniami instrukcji o sygnalizacji le-1 (EI) tj. z obu stron miejsca robót powinna znajdować się tarcza zatrzymania „DI”,
 - d) przed przystąpieniem do robót drogowych bocznicą powiadamia PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie o zakresie wykonywanych prac, przewidywanym terminie ich zakończenia oraz wynikających z tego tytułu obostrzeniach o ile prace te mogą spowodować ograniczenia w pracy eksploatacyjnej bocznic.
 - e) drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.
8. Jeżeli stan techniczny bocznic zagraża bezpieczeństwu ruchu, kolej może zarządzić wstrzymanie dokonywania obsługi bocznic, powiadamiając o tym na piśmie posiadacza bocznic.
9. Wszystkie rozjazdy podlegają oględzinom i badaniom.

Oględziny przeprowadza się wzrokowo celem stwierdzenia czy w rozjazdach nie występują:

- 1) części pęknięte, wykruszone lub uszkodzone,
 - 2) inne usterki lub odkształcenia grożące naruszeniem prawidłowego działania rozjazdów lub urządzeń nastawczych.
 - 3) Podczas oględzin należy sprawdzić:
 - stan techniczny rozjazdu oraz stan utrzymania go w porządku i czystości, a zwłaszcza wolnej przestrzeni między iglicami a opornicą oraz w żłobkach krzyżownic i opornic,
 - stan iglic i ich umocowanie w osadzie opornic, krzyżownic ze szczególnym uwzględnieniem dziobów, szyn łączących a także połączeń spawanych i złącz izolowanych,
 - stan podrozdnic, stan właściwego podbicia i obsypania podsypką,
 - stan ściąągów iglicowych, prętów nastawczych, rozperek sworzni, złączek, zawleczek, nitów przytwierdzeń części rozjazdowych do podrozdnic, stan połączeń śrubowych oraz prawidłowe założenie pokryw na zamknięcia nastawcze,
 - stan smarowania zwrotnic
 - dokładność przymocowania i działania zamknięć i urządzeń nastawczych, zamknięć nastawczych i urządzeń stabilizujących położenie iglic,
 - stan wskaźników zwrotnicowych i wykolejnicach oraz właściwe ich ustawienie w stosunku do położenia zwrotnicy i wykolejnicy,
 - stan dokręcania śrub i wkrętów,
 - stan i właściwe działanie zamknięć nastawczych,
 - stan iglic z uwzględnieniem czy nie mają pęknięć i wyszczerbień zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
10. Wszystkie rozjazdy podlegają badaniom technicznym obejmującym rewizje stanu technicznego **wszystkich części konstrukcyjnych i układu geometrycznego, sprawności ich działania, stanu utrzymania oraz pomiaru szerokości toru, niwelety i żłobków.**

Badania techniczne obejmują:

- badanie ogólne stanu rozjazdów,
- badanie stanu zwrotnic,
- badanie zamknięć nastawczych,



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

- badanie krzyżownic,
- badanie torów łączących w rozjazdach i połączeniach rozjazdowych.

Przy wszelkich robotach związanych z utrzymaniem rozjazdów należy ściśle przestrzegać postanowień instrukcji ruchu, instrukcji utrzymania nawierzchni oraz instrukcji sygnalizacyjnej.

Zabrania się przystępowania do robót przed należytym oślonieniem miejsca robót sygnałami i zabezpieczenia zgodnie z wymogami instrukcji Id-1, le-1, lr-1.

8. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicach

Kwalifikacje zawodowe pracowników związanych z transportem bocznic (maszynista, pomocnik maszynisty) określają aktualnie obowiązujące przepisy prawne w tym zakresie.

9. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic

Ogólne obowiązki:

1. Zgłosić się do pracy wypoczętym i sprawnym psychofizycznie w czasie i miejscu ustalonym przez pracodawcę.
2. Znać i przestrzegać postanowienia zawarte w regulaminie pracy bocznic kolejowej, znać proces produkcyjny w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy manewrowej w sposób bezpieczny oraz zdać egzamin autoryzacyjny dopuszczający do wykonywania pracy z zakresu znajomości warunków lokalnych i obsługiwanych urządzeń.
3. Wykonywać przydzielone czynności sumiennie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu i pracowników zatrudnionych przy pracy manewrowej. Bezpieczeństwo ruchu powinno mieć pierwszeństwo przed wykonywaniem innych czynności przydzielonych pracownikowi.
4. Zgłaszać przełożonym wszelkie zagrożenia mogące doprowadzić do wypadku lub awarii w ruchu kolejowym.
5. Stosować sprzęt ochronny i przybory sygnałowe przewidziane dla danego stanowiska.
6. Ostrzegać przed najechaniem osoby zatrudnionej przy konserwacji lub naprawie toru i Urzędzeń znajdujących się w torze jak również osoby doraźnie pracujące (np. usuwanie śniegu, lodu itp.).
7. Współpracować z pozostałymi pracownikami ruchu kolejowego w zakresie bezpieczeństwa pracy i manewrowej.
8. Bezzwłocznie zawiadamiać przełożonego o wszelkich zakłóceniach, które wystąpiły w toku pracy manewrowej.
9. W razie zaistnienia awarii lub wypadku dążyć do szybkiego zatrzymania lokomotywy manewrowej udzielenia pierwszej pomocy poszkodowanym i powiadomienia przełożonych.
10. Zaznajamiać się ze zmianami w instrukcjach oraz zmianami warunków lokalnych, które mają wpływ na sprawne terminowe i bezpieczne wykonywanie tej pracy.
11. Przestrzegać zasady bezpieczeństwa osobistego podczas wykonywania prac, które wynikają z „Instrukcji obsługi urządzeń” przydzielonych pracownikowi oraz zasad poruszania się po terenie kolejowym.
12. Odmówić wykonywania polecenia, jeżeli zagraża ono bezpieczeństwu pracy manewrowej lub ludzi.
13. Powstrzymać się od wykonywania czynności wymagających pełnej sprawności psychofizycznej po uprzednim powiadomieniu przełożonego.
14. Aktualizować posiadane uprawnienia kolejowe przez:



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

- uczęszczanie w ustalone dni i godziny na pouczenia okresowe i szkolenia z zakresu bhp,
- zgłaszanie się na wymagane egzaminy okresowe, weryfikacyjne i kwalifikacyjne wynikające z przepisów o transporcie kolejowym,
- poddawanie się okresowym badaniom lekarskim i psychologicznym w wyznaczonych terminach.

15. Zgłaszać wyznaczonemu przez Pracodawcę pracownikowi przyczynę niemożności zgłaszania się do pracy w terminach zgodnych z obowiązującymi przepisami.

Obowiązki szczegółowe:

Ustawiacz:

1. ustawiacz odpowiedzialny jest za celowe i terminowe wykonanie pracy manewrowej,
2. przed rozpoczęciem manewrów i w czasie ich trwania ustawiacz ma obowiązek:
 - potwierdzić zrozumienie polecenia wykonania określonej pracy manewrowej wydanego przez dyspozytora,
 - zapoznać maszynistę, drużynę manewrową i innych pracowników związanych z wykonaniem pracy manewrowej ze sposobem wykonania zleconych manewrów,
 - przed podaniem sygnału do maszynisty na uruchomienie trakcji, upewnić się, że droga przebiegu jest przygotowana i nie ma innych przeszkód do jazdy, stan techniczny doczepionych wagonów nie zagraża bezpieczeństwu ruchu,
 - podawania sygnałów manewrowych tylko w sposób przewidziany w niniejszej instrukcji,
 - uważnie obserwować drogę przebiegu i podawane inne sygnały, aby w razie przeszkód do jazdy zatrzymać manewry,
 - stosować metody wykonywania pracy manewrowej dozwolone na danym terenie, które są określone w regulaminie pracy boczniczy kolejowej,
 - zgłosić przełożonemu wykonanie zleconych manewrów lub przeszkód w ich wykonaniu,
 - zabezpieczyć tabor przed zbiegnięciem w czasie manewrów i po ich zakończeniu w miejscu i w sposób określony w regulaminie pracy transportu kolejowego na boczniczy,
 - żądać od przedstawiciela punktu ładunkowego usunięcia przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ludzi i taboru.

Manewrowy:

Przed rozpoczęciem manewrów i w czasie ich trwania manewrowy ma obowiązek:

- rozprzęgać i sprzęgać tabor kolejowy,
- przestawiać zwrotnice i wykolejnice,
- powtarzać w razie potrzeby sygnały manewrowe,
- zabezpieczać tabor przed zbiegnięciem,
- inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.

Maszynista:

Maszynista wykonuje ruchy manewrowe lokomotywą na polecenie kierownika manewrów.

Podczas wykonywania pracy maszynista lokomotywy spalinowej ma obowiązek:

- uważnie obserwować podawane sygnały i ściśle się do nich stosować, jeżeli ich wykonanie nie zagraża bezpieczeństwu pracowników i osób postronnych lub powstaniu awarii,



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

- uważnie obserwować położenie zwrotnic w drodze przebiegu i rozstawienie taboru na torach, aby w razie przeszkody dojazdu zatrzymać manewry,
- uważać na bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy manewrach oraz osób postronnych,
- uruchamiać jazdę manewrową tylko na sygnały przewidziane w Instrukcji a sygnały niezrozumiałe uważać za sygnały „stój”,
- ostrożnie dojeżdżać do wagonów, aby uniknąć silnych uderzeń mogących uszkodzić tabor lub ładunek,
- powtarzać sobie wzajemnie sygnały, jeżeli są podawane przez pracownika zajmującego w kabinie lokomotywy miejsce pomocnika maszynisty,
- wykonywać manewry sprawnie i zgodnie z zasadami dopuszczonymi na danym terenie, które są określone w regulaminie pracy boczniczy kolejowej,
- maszynista zobowiązany jest do podawania sygnałów akustycznych przed każdym uruchomieniem jazdy, przed przejściami i przejazdami dla ostrzeżenia osób znajdujących się na torach lub zbyt blisko toru, nadużywanie sygnałów dźwiękowych jest zabronione

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

1. Posiadacz boczniczy w razie zaistnienia wypadku lub wydarzenia na terenie boczniczy związanego z:
 - pracownikami przewoźnika,
 - pracownikami boczniczy,
 - osobami postronnymi,
 - taborem kolejowym,
 - pojazdami kołowymijest zobowiązany niezwłocznie do:
 - a) zorganizowania pierwszej pomocy poszkodowanym,
 - b) zabezpieczenia miejsca wypadku, wydarzenia,
 - c) powiadomienia w zależności od potrzeb:
 - kierownictwo boczniczy,
 - kierownictwo przewoźnika realizującego podstawianie wagonów lub pracę manewrową,
 - kierownictwo przewoźnika, z którym zawarto umowę,
 - kierownictwo przewoźnika, u którego włączono wagony.
2. Do czasu przybycia na miejsce wypadku lub wydarzenia, komisji składającej się z przedstawicieli przewoźnika i boczniczy nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn wypadku.

Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia i zdrowia osób poszkodowanych w wypadku lub mające na celu uniknięcie np. katastrofy ekologicznej.
3. Do wypadków i wydarzeń wynikających z eksploatacji boczniczy zalicza się: wykolejenie taboru,
 - zderzenie się lub starcie taboru z taborem albo najechanie taboru na tabor, wózek,
 - maszynę, przeszkodę, jeżeli spowodowało wykolejenie albo uszkodzenie taboru lub ładunku,



REGULAMIN BOCZNICY KOLEJOWEJ

- pożary w taborze lub w innych miejscach, jeżeli spowodowały uszkodzenia taboru lub ładunku,
 - wypadki z ludźmi, związane z ruchem taboru,
 - wyciek cieczy z cystern wymagający zastosowania środków likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego.
4. Tabor kolejowy po każdym wypadku musi być zbadany przez służby techniczne i zakwalifikowania do ruchu w celu uniknięcia późniejszych negatywnych następstw.
 5. Sprawy prowadzenia dochodzeń w związku z wypadkiem na bocznicę regulują postanowienia „Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych B_{PKK}”.
 6. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadku jest zabronione. Winnych zatajenia wypadku należy pociągnąć do odpowiedzialności.
 7. W sprawie wypadku przeprowadza się dochodzenie, które prowadzi komisja złożona z przedstawicieli przewoźnika wraz z udziałem przedstawiciela bocznicę i ewentualnie zarządcy infrastruktury.

11. Wykaz adresów i numerów telefonów

Wykaz telefonów ze strony TRAKCJA S.A.:

Oddział Zarządzania Sprzętem i Maszynami 508 029 803

Wykaz telefonów ze strony PKP PLK S.A.

Dyżurny ruchu WPA 22 473 61 81

Dyspozytor Zakładowy 600 084 183

12. Postanowienia końcowe

1. Regulamin powinien być utrzymywany na bieżąco w stanie aktualnym przez Posiadacza bocznicę, który o wszystkich zmianach powinien powiadamiać PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Warszawie.
2. Pracownicy obsługujący bocznicę (drużyny manewrowe, maszyniści lokomotyw manewrowych muszą być przeszkoleni ze znajomości postanowień niniejszego regulaminu.
3. Wszelkie zmiany i poprawki do niniejszego regulaminu wymagają pisemnych uzgodnień PKP PLK Zakładem Linii Kolejowych w Warszawie.
4. Regulamin sporządzono w czterech jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:
PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Warszawie – dwa egzemplarze,
TRAKCJA S.A. – dwa egzemplarze.

13. Plan schematyczny bocznicy

Legenda

- Z1 - tarcza Z1 „stój”
- k.o. - koziol oporowy
- ▲ - rozj. 618
- - urządzenia energetyczne
- - tor zdawczo-odbiorczy
- - - inne tory



