

Egz. nr ...³.....

REGULAMIN

Pracy Boczniczy Kolejowej:



Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A. w Tarnowie

33-100 Tarnów, ul. Sienna 4

Regulamin zawiera ³¹...kartki ponumerowane

Spis działek i załączników regulaminu.

Nr działki	Tytuł działki	Strona
1	Postanowienia ogólne	3
2	Opis techniczny bocznicy kolejowej	6
3	Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową a torami zarządców infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicą kolejową jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.	10
4	Warunki techniczne obsługi bocznicy.	11
5	Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy.	13
6	Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy.	17
7	Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.	19
8	Zagadnienia dotyczące prowadzenia przewozu koleją towarów niebezpiecznych.	21
9	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.	21
10	Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy).	23
11	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym oraz pracą ładunkową wagonów kolejowych).	23
12	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.	25
13	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy/ów infrastruktury kolejowej z torami, którego/ych bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ych bocznicę kolejową.	26
14	Postanowienia końcowe.	27
	UZGODNIENIA Z ZARZĄDCĄ LINII.	28
15	SKOROWIDZ zmian i uzupełnień wniesionych do niniejszego regulaminu.	29
	Załączniki do regulaminu, stanowiące „Plan schematyczny bocznicy kolejowej MPEC”.	30
	W y k a z pracowników bocznicy, którzy przyjęli treść regulaminu do wiadomości.	31

DZIAŁKA 1**Postanowienia ogólne.**

1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu - Regulamin Pracy Transportu Kolejowego na boczniczy: **Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A. w Tarnowie, 33-100 Tarnów, ul. Sienna 4, zwany dalej Regulaminem Pracy Bocznicy Kolejowej „MPEC”** został opracowany na podstawie:
 - 1) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 26 lutego 2010 r. „W sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez użytkownika” – Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury Nr 3 poz. 8;
 - 2) Ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o Transporcie Kolejowym – teksty jednolity Dziennik Ustaw Nr 16 poz. 94 z dnia 01-02-2007 roku późniejszymi zmianami;
 - 3) Ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2000 roku Nr 106, poz. 1126 z późniejszymi zmianami) zwana dalej Prawem Budowlanym;
 - 4) Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 roku w sprawie Warunków Technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987) zwane dalej Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej;
 - 5) Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 7 czerwca 2006 roku w sprawie rodzaju i warunków przewozu przesyłek nadzwyczajnych (Dz. U. Nr 108, poz. 74);
 - 6) Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia: 11 lutego 2000 roku w sprawie szczegółowych zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych (Dz. U. nr 34 z 2000 r. poz. 400);
 - 7) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, (Dziennik Ustaw nr 59 poz. 301);
 - 8) Planu schematycznego boczniczy MPEC Tarnów;
 - 9) Celem opracowania Regulaminu jest prowadzenie działalności gospodarczej MPEC Tarnów przy użyciu transportu kolejowego na boczniczy.

2. Podstawą eksploatacji bocznicy jest poniższy Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej MPEC Tarnów uzgodniony z zarządcami linii:
 - 1) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków;
 - 2) Stalprodukt S.A. ul. Wygoda 69, 32-700 Bochnia.

3. Poniższy Regulamin obowiązuje właściciela, zatrudnionych w pracowników związanych z transportem kolejowym i jego rozładunkiem i załadunkiem oraz przewoźników dokonujących obsługi bocznicy kolejowej.

4. Użytkownik bocznicy kolejowej ma obowiązek:
 - 1) zapoznania z treścią regulaminu pracowników związanych z:
 - a) z odbiorem i zdawaniem wagonów przewoźnikowi;
 - b) operatorów sprzętu używanego do rozładunku wagonów;
 - c) pracownicy firmy wynajętej do utrzymania infrastruktury bocznicy MPEC.
 - 2) przekazać przewoźnikom dokonującym obsługi bocznicy kolejowej MPEC jeden egzemplarz lub wyciąg z Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej.

5. Bocznicą nie posiada współużytkowników.

6. Bocznicą eksploatowaną jest na torze: nr 403 przez MPEC Tarnów i przeznaczona jest do:
 - 1) przyjmowania przesyłek wagonowych związanych z działalnością MPEC oraz wagonów w stanie ładownym pod rozładunek opału węgla i miału.

7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych zatwierdzonych przez Prezesa UTK -bocznicą nie posiada własnych przepisów wewnętrznych zatwierdzonych przez Prezesa UTK.

8. Wobec braku wymogu posiadania przez bocznicę własnych przepisów przewoźnicy dokonują obsługi bocznicy zgodnie z instrukcjami zarządcy infrastruktury, do którego bocznicą przylega tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

9. Instrukcje ekspedycyjne stosowane przez bocznicę MPEC oparte są na umowie zawartej z przewoźnikiem.

10. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych: Zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza kolejowa jest połączona lub przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę:

- 1) praca eksploatacyjna bocznicy kolejowej MPEC odbywa się w oparciu o Instrukcje obowiązujące w Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. na użytkowanie, których wykupiono licencję od PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12:
 - a) Ie-1 – „Instrukcja sygnalizacji”;
 - b) Ir-8 – „Instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych”;
 - c) Ir-10 – Instrukcja o przewozie przysyłek nadzwyczajnych;
 - d) Ir-9 – „Instrukcja o technice pracy manewrowej”;
 - e) Ir-7 – „Instrukcja obsługi przejazdów kolejowych”.

11. Infrastruktura kolejowa bocznicy: Utrzymywana jest i diagnozowana przez firmę PPUH Into Sp. z o. o. ul. Okrzei 47/51, 25-526 Kielce w oparciu o postanowienia instrukcji, na których używanie właściciel bocznicy MPEC wykupił licencję od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków:

- 1) Id-1 – „Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych”;
- 2) Id-8 - „Instrukcja o diagnostyce linii Kolejowych”;
- 3) Id-9 – „Instrukcja dla toromistrza”;
- 4) Ir-17 – „Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie”.

12. Adres i telefony bocznicy kolejowej - Bocznicza kolejowa: MPEC – adres bocznicy: **Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej S.A. w Tarnowie, 33-100 Tarnów, ul. Sienna 4, Centrala telefoniczna, tel. 14 688 22 00 lub 14 688 22 01; Centrum Dyspozytorskie 24h, tel. 993; Sekretariat, tel. 14 688 22 22 lub 14 688 22 23, zwana dalej bocznicą MPEC.**

Działka 2.
Opis techniczny bocznic kolejowej.

1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona: Bocznic kolejowa MPEC, odgałęzia się od rozjazdu zwyczajnego nr 400 w km 4,021 w stacji Klikowa od toru dojazdowego nr 201, który jest również dojazdem do bocznic Stalprodukt. Początek rozjazdu jest kilometrem 0.000 dla bocznic MPEC.
2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada: Bocznic kolejowa MPEC stanowi jeden okręg nastawczy.
3. Lokalizacja punktów zdawczo – odbiorczych: Punkt zdawczo - odbiorczy bocznic MPEC znajduje się na torze nr 403 w km 0.643 równo z ogrodzeniem w odległości 6 m od skrajnej szyny toru nr 403.
4. Tory bocznicowe ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna ze wskazaniem „od – do”, pojemność oraz ich pochylenie podłużne.
Wykaz torów bocznic MPEC:

Nazwa parku lub grupy torów	Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Nr. rozjazdów ograniczające tor		Długość ogólna toru (w m)		Długość toru użyteczna liczona		Czy tor posiada	
			od	do	ogólna	użyteczna	od	do	izolację całkowitą lub częściową	urządzenia do zwalniania przebiegów
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Bocznicowe	400	dojazdowy	PR 400	PR 401	89	–	U 400	5 m przed PR 401	nie	nie
	401	postojowy	PR 401	PR 402	367	265	U 401	U 401	nie	nie
	402	postojowy	PR 401	PR 402	367	265	U 402	U 402	nie	nie
	403	zdawczo-odbiorczy i wyładunkowy	PR 402	KO	431	263	Wk 403	Z-1	nie	nie
PR – początek rozjazdu, KO – kozioł oporowy, U - ukres toru, Z-1 –tarcza zaporowa stała.										

- 1) pojemność toru nr 403 na bocznic wynosi 12 wagonów 4 –osiowych;
- 2) tor nr 403 od bramy w kierunku kozła oporowego ma pochylenie 0 ‰. Od bramy w kierunku rozjazdu nr 402 tor posiada pochylenie 13,6 ‰;
- 3) profil toru dojazdowego nr 400 w kierunku rozjazdu nr 401 posiada wzniesienie 15,1 ‰. Promień toru R-300;
- 4) profil torów nr 401 i 402 do ukresu rozjazdu nr 402 posiada wzniesienie 0,5 ‰. Promień torów R-1000.

5. Rodzaj i typ rozjazdów oraz skrzyżowań torów położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic, rozjazdów.

Nr rozjazdu	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Czy jest oświetlona (tak, nie)	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzupełniające ustalenia wg potrzeb miejscowych
400 P S-49, S	do toru nr 201	nie	ręcznie, uzależniona od Wk-403 drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego	-
401 P S-49 S	do toru nr 402	nie	ręcznie, nieuzależniona drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego	-
402 L S-49 S	do toru nr 401	nie	ręcznie, nieuzależniona drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego	-

P -prawy; L -lewy; S-49 – rodzaj rozjazdu, S – rodzaj zamknięcia (suwakowe),

Ogłędziny i konserwację rozjazdów leżących w torze bocznicy należy sprawdzać, co drugi dzień. Wynik ogłędzin i konserwację należy odnotować w „Dzienniku ogłędzin rozjazdów”.

6. Wykolejnice ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.

Nr wykolejnicy	Zasadnicze położenie wykolejnicy	Czy jest oświetlona (tak, nie)	Sposób obsługi i kto obsługuje	Uzupełniające ustalenia wg potrzeb miejscowych
Wk -401 (podwójna)	na główce szyny toru nr 401 i 402	nie	ręcznie uzależniona od zwrotnicy nr 400 drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego klucz z skrzyni kluczowej KI	-
Wk -402	na główce szyny toru nr 403	nie	ręcznie uzależniona od Wk-403 drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego	-
Wk -403	na główce szyny toru nr 403	nie	ręcznie uzależniona od zwrotnicy nr 400 i Wk-402 drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego	-

7. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym:

- 1) na bocznicy nie ma semaforów i tarcz manewrowych;
- 2) wskaźniki Z1wk1 „Stój” wykolejnica na torze” i Z 2wk „wykolejnica zdjęta z toru” na Wk -401 są podwójne sygnały; na Wk-402 i 403 są pojedyncze sygnały.

8. Kolejowe obiekty inżynieryjne: Bocznica nie posiada kolejowych obiektów inżynieryjnych.

9. Przejazdy i przejścia:

- 1) przejazd kategorii „A” bez rogatek w km 0.585 w ciągu ulicy Piaskowej osygnalizowany z obu stron krzyżami św. „Andrzeja” przez zarządcę drogi, a od strony toru wskaźnikami W6a. Przejazd zabezpieczony jest dwoma wykolejnicami Wk-402 i 403 uzależnione od zwrotnicy nr 400. Ustawiacz przewoźnika kolejowego kluczem od zwrotnicy nr 400 otwiera Wk-403, zdejmując ją z główki szyny i zwolnionym kluczem otwiera Wk-402. W czasie przejazdu manewru z prędkością do 5 km/h obowiązuje strzeżenie przejazdu na ulicy przez ustawiacza, po przejeździe manewrami ustawiacz dokonuje zamknięcia Wk-402 i Wk-403 na główkę szyny i klucz zabiera ze sobą.

10. Oświetlenie bocznic:

- 1) składowisko węgla, na którym znajduje się tor wyładunkowy nr 403 oświetlony jest lampami elektrycznymi - wyłącznik zmiernicowy;
- 2) brama kolejowa oświetlona jest lampą elektryczną z prawej strony w odległości 5 m od skrajnej szyny toru nr 403;
- 3) sygnały Z 1, Z 1wk i Z 2wk i wskaźniki Wz na rozjazdach są oświetlone dostatecznie przez oświetlenie zewnętrzne bocznic.

11. Punkty ładunkowe:

- 1) wykaz magazynów, ramp i placów z określeniem przeznaczenia, długości frontu ładunkowego:

Lp.	Plac	Nr toru	Długość frontu w m	Przeznaczenie
1	2	3	4	5
1	składowisko górne nad torem wyładunkowym węgla i mialu	403	20 x 200	rozładunek węgla i mialu
	składowisko dolne nad torem wyładunkowym węgla i mialu		35 x 200	

12. Urządzenia ładunkowe z określeniem rodzaju, miejsca znajdowania się, przeznaczenia, norm ładunkowych itd.:

- 1) bocznicę wyposażoną jest w n/w urządzenia ładunkowe:
 - a) samojezdna wyładownica wagonów WW-205 A poruszająca się po torach o długości 205 m, zabudowanymi płytami betonowymi o zdolności wyładowniczej ok. 20 t/h;
 - b) koparka M-150H o zdolności wyładowniczej 100 t/h;
 - c) koparka K-606 o zdolności wyładowniczej 80 t/h.

13. Wagi wagonowe z określeniem miejsca znajdowania się wagi, siły udźwigu i długości pomostu, prędkości jazdy względnie konieczności zatrzymania się:

- 1) bocznicę nie posiada wagi wagonowej;
- 2) najbliższa waga o udźwigu 120 ton znajduje się w stacji Tarnów.

14. Bramy kolejowe:

- 1) w km 0.643 bocznicy znajduje się brama kolejowa, która jest otwierana i zabezpieczona przed zamknięciem w czasie obsługi przez pracownika obsługującego plac rozładunkowy (telefon 604 490 179);
- 2) otwarcie bramy w imieniu użytkownika bocznicy oznacza gotowość bocznicy MPEC do przyjęcia jazdy manewrowej celem wstawienia lub zabrania pojazdów kolejowych bez napędu (taboru, wagonów).

15. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki:

- 1) skrajnie budowli i taboru na bocznicy MPEC są zachowane;
- 2) bocznicza MPEC odgradzona jest płotem z betonowych.

16. Sygnały, wskaźniki i tablice:

- 1) sygnał Z-1 „Stój” w km 0.622 na obu skrzydłach bramy wjazdowej;
- 2) sygnał Z-1 „Stój” w km 0.878 przed poduszką piaskową przy koźle oporowym na końcu toru nr 403;
- 3) wskaźnik W6a w km 0.4653 i km 0.622 toru nr 403;
- 4) wskaźnik W17:
 - a) w km 0.044 toru nr 201 i 400;
 - b) w km 0.142 toru nr 401 i 402;
 - c) w km 0.407 toru nr 401 i 402.
- 5) wskaźnik W6a w km 0.465 i w km 0,622 toru nr 403;
- 6) tablica z napisem „Punkt zdawczo – odbiorczy” w km 0.643 równo z ogrodzeniem w odległości 6 m od skrajnej szyny toru nr 403;
- 7) tablicy „Kres jazdy lokomotyw przewoźnika” na bocznicy – nie ma.

17. Urządzenia trakcyjne z określeniem ich liczby, rodzaju, siły pociągowej, miejsca usytuowania torów trakcyjnych, obrotnic itd.:

- 1) bocznicza nie posiada, żadnych tego typu urządzeń.

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

- 1) bocznicza nie posiada i nie dzierżawi żadnego taboru kolejowego;
- 2) użytkowany tabor (rozładowywane pojazdy kolejowe bez napędu, wagony kolejowe) stanowi własność przewoźnika.

19. Środki łączności: Bocznicza utrzymuje łączność z zarządcą infrastruktury i przewoźnikami przy użyciu telefonu miejskiego i komórkowego.

Działka 3.**Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową a torami zarządców infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicą kolejową jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.**

1. Przed wyjazdem pociągu na szlak Tarnów-Klikowa „KI” ustawiacz / kierownik pociągu przewoźnika pobiera klucz od dyż. stacji Tarnów do obsługiwanych rogatek oraz do zamkniętej nastawni i klucz „BSS” od skrzyni zależności w posterunku „KI” za pokwitowaniem w dzienniku telefonicznym. Po zakończonej obsłudze i powrocie do stacji Tarnów klucze ustawiacz / kierownik pociągu przewoźnika zdaje dyż. ruchu stacji Tarnów.
2. Obsługa przejazdów kolejowych w km 2.017 i 3.822, skrzyni kluczowej „BSS” i rozjazdów na posterunku Klikowa dokonywana jest przez uprawnionego pracownika przewoźnika kolejowego ustawiacza / kierownika pociągu, zgodnie z regulaminem obsługi techniczno-ruchowej szlaku Tarnów-Klikowa.
3. Dla wjazdu pchanymi wagonami na bocznicę MPEC ustawiacz / kierownik pociągu przewoźnika obsługuje zwrotnice i wykolejnice w następujący sposób:
 - 1) pobranym z nastawni kluczem WPEC (Wk401+) wkłada do zamka wykolejnicy Wk401 przekręca i otwiera wykolejnicę, następnie wyciąga klucz z zamka i udaje się do zwrotnicy nr 400 wkłada do zamka przekręca i przestawia zwrotnicę w położenie „—”, wyciąga klucz z zamka i udaje się do wykolejnicy Wk403 wkłada klucz do zamka przekręca i otwiera wykolejnicę, wyciąga klucz z zamka i udaje się do wykolejnicy Wk402 wkłada klucz do zamka przekręca i otwiera wykolejnicę;
 - 2) dla jazdy powrotnej zwrotnice i wykolejnice przestawia i zamyka się w odwrotnej kolejności pozostawiając w położeniu zasadniczym.
4. Wyjazdy i wjazdy pociągu bocznicowego z i do stacji Tarnów odbywają się sygnał zezwalający na semaforze.
5. Stwierdzone uszkodzenia w czasie obsługi bocznicy MPEC ustawiacz / kierownik pociągu przewoźnika powinien zgłosić dyżurnemu ruchu stacji Tarnów i odnotować fakt zgłoszenia w określonej przez przewoźnika dokumentacji / raport z jazdy, karta pracy maszynisty/.
6. Po dokonaniu obsługi i uzgodnieniu przez radiotelefon z dyżurnym ruchu dysponującym „Tr” wjazd do stacji Tarnów odbywa się na sygnał zezwalający na semaforze „A2”.
7. Jazdy pociągu bocznicowego do stacji zamkniętej Klikowa odbywają się na podstawie jazdy do stacji Klikowa i z powrotem z odnotowaniem w dzienniku ruchu.

8. Jazdy na i z boczniczy MPEC są odnotowywane przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków, a w jego imieniu przez dyżurnego ruchu stacji Tarnów w „Wykazie usług dodatkowych”.

Działka 4.

Warunki techniczne obsługi boczniczy.

1. Kogo należy powiadomić o zamiarze dokonania obsługi boczniczy:
 - 1) dyżurnego ruchu dysponującego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stacji Tarnów i przedstawiciela boczniczy powiadomienia uprawniony pracownik przewoźnika telefonicznie;
 - 2) powiadomiony przedstawiciel boczniczy poleca pracownikowi obsługującego plac rozładunkowy otworzyć bramę boczniczy, aby przewoźnik mógł wjechać na tor boczniczy i dokonać zdania lub odbioru pojazdów kolejowych (wagonów, taboru);
 - 3) wyladowarka WW205-A powinna znajdować się na końcu torów jezdnych licząc od bramy.
2. Do obsługi boczniczy nie można użyć lokomotyw serii: elektrycznych i spalinowych sześciosiowych
3. Jednorazowo można podstawić najwyżej 12 wagonów czteroosiowych. Podstawianie większej ilości wagonów jest zabronione z uwagi na: długość frontu ładunkowego boczniczy i ponad 15 ‰ wzniesienie.
4. Obsługa boczniczy dokonywana jest ~~bez ograniczeń w okresie doby, może odbywać się tylko w porze dziennej~~). W godzinach, porach i dniach tygodnia ustalonych planem obsługi pomiędzy przewoźnikiem i właścicielem boczniczy.
5. Prędkość dojazdowa do boczniczy może wynosić maksymalnie 15 km/h. Prędkość jazdy manewrowej na boczniczy może wynosić maksymalnie 5 km/h.
6. Wagony podstawiane na bocznicę są ciągnięte, są pchane).
7. Wymagany procent masy hamującej przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z boczniczy wynosi – 12%.
8. Sposób zabezpieczenia wagonów pozostawionych na torze zdawczo - odbiorczym boczniczy: zahamować hamulcem ręcznym po jednym skrajnym wagonie w zdawanej grupie i podłożyć płóz hamulcowy z obu stron. Zakładane płozy hamulcowe nie można zakładać bezpośrednio przed stykiem i na styku i nie bliżej niż 1 m za stykiem szyn.

9. Miejsce, do którego mogą dojeżdżać lokomotywy przewoźnika: miejscem, do którego mogą dojeżdżać lokomotywy przewoźnika podczas wstawiania taboru na bocznicę uwarunkowane jest ilością wagonów znajdujących się na torze nr 403.
10. Środki ostrożności przy manewrach na przejazdach:
- 1) dla przejazdu manewrami przez przejazd kat. A w km 0,585 ustawiacz / kierownik pociągu przewoźnika kolejowego otwiera -zdejmuje wykolejnicę Wk403 kluczem od zwrotnicy nr 400, zwolnionym kluczem od Wk403 przechodzi do wykolejnicy Wk402 i po otwarciu zdejmuję ją z główki szyny;
 - 2) ustawiacz / kierownik pociągu przewoźnika kolejowego z przejazdu podaje polecenie jazdy manewrowej i do czasu przejazdu jazdy manewrowej strzeże przejazdu;
 - 3) po uruchomieniu jazdy manewrowej maszynista podaje wielokrotnie sygnał Rp1 „Baczność” do czasu minięcia czołem pojazdu kolejowego przejazdu;
 - 4) prędkość przejazdu przez przejazd kolejowy ciągnąc wagony do **10 km/h**, pchając do **5 km/h**.
11. Odrzucanie wagonów na torach boczniczy jest zabronione.
12. Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę na boczniczy wynosi – 20 ton.
13. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po boczniczy: odnośnie dopuszczalnego rozstawu osi skrajnych wagonów dopuszczonych do kursowania po torach boczniczy nie ma ograniczeń pod warunkiem nie przekroczenia dopuszczalnego na boczniczy nacisku osi na szynę.
14. Sposób postępowania z towarami niebezpiecznymi i towarami nadzwyczajnymi:
- 1) bocznicza MPEC nie jest przeznaczona do przyjmowania i nadawania do przewozu przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
 - 2) w razie konieczności dokonania przewozu przesyłki nadzwyczajnej należy stosować procedury określone w rozporządzeniu i instrukcji w sprawie rodzaju i warunków przewozu przesyłek nadzwyczajnych.

Działka 5.**Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy.**

Praca manewrowa na bocznicy kolejowej MPEC organizowana jest w oparciu o postanowienia instrukcji zarządcy infrastruktury, do którego bocznica jest włączona tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i na użytkowanie została wykupiona licencja.

1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe: bocznica MPEC stanowi jeden rejon manewrowy.
2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torze bocznicy kolejowej: nie może przekraczać 5 km/h.
3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej: wstawianie pojazdów kolejowych (wagonów, taboru) pod rozładunek i zabieranie pojazdów kolejowych (wagonów, taboru) po rozładunku pojazdem kolejowym z napędem przez przewoźnika kolejowego.
4. Miejsca, w których powinna się znajdować lokomotywa bocznicy w czasie obsługi torze zdawczo – odbiorczym przez lokomotywę przewoźnika: nie posiada lokomotywy.
5. W jaki sposób dowiaduje się drużyna manewrowa lokomotywy bocznicy o wjeździe lokomotywy przewoźnika na bocznice: bocznica nie posiada lokomotywy.
6. Obsada poszczególnych drużyn manewrowych, na czyje polecenie wykonywane są ruchy manewrowe: Obsadę drużyny manewrowej przewoźnika dokonującej obsługi bocznicy stanowi uprawniony pracownik przewoźnika posiadający uprawnienia ustawiacza lub kierownika pociągu towarowego, obsadę lokomotywy manewrowej przewoźnika stanowi maszynista spalinowych pojazdów trakcyjnych. Manewry na bocznicy wykonywane są przez lokomotywę przewoźnika przy wstawianiu wagonów do rozładunku i po ogłoszeniu wagonów do zabrania w uzgodnieniu z przedstawicielem bocznicy, na polecenie ustawiacza/kierownika pociągu przewoźnika. Każda praca manewrowa wykonywana na bocznicy przed przystąpieniem do jej wykonania winna być omówiona przez ustawiacza/kierownika pociągu przewoźnika z maszynistą lokomotywy przewoźnika dokonującej obsługi bocznicy. Bez polecenia ustawiacza/kierownika pociągu przewoźnika nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego należy podać dla każdego ruchu manewrowego oddzielnie.
7. Prowadzenie manewrów przez odrzucanie na torach bocznicy: zabronione jest prowadzenie ruchów manewrowych przez odrzucanie wagonów.

8. Czy lokomotywa może znajdować się między wagonami w czasie manewrów: układ torów bocznicy nie pozwala na zestawienie grupy wagonów, w której lokomotywa znajdowałaby się między wagonami. Stosowanie takiego rodzaju pracy manewrowej na bocznicy jest zabronione.
9. Ograniczenia przy pchaniu wagonów:
- 1) pchane wagony są ze sobą sprzęgnięte i włączone w hamulec zespolony;
 - 2) przed rozpoczęciem pchania ustawiacz/kierownik pociągu przewoźnika powiadamia o pchaniu wagonów maszynistę lokomotywy przewoźnika;
 - 3) maksymalna ilość pchanych wagonów przez lokomotywę przewoźnika do podstawienia na bocznicę to **12 wagonów czteroosiowych**;
 - 4) na pchanych pojazdach kolejowych bez napędu (taborze, wagonach) pracownik drużyny manewrowej powinien znajdować się po wewnętrznej stronie łuku, na czole pchanego taboru i podawać sygnały w kierunku maszynisty;
 - 5) w przypadku złej widoczności przed pchanymi pojazdami kolejowymi bez napędu (taborem, wagonami) winien iść pracownik drużyny manewrowej przewoźnika i sprawdzać wolność toru oraz podawać polecenia w kierunku maszynisty.
10. Rodzaje środków ostrożności i w których miejscach należy je zachować w warunkach złej widoczności:
- 1) w razie ograniczenia widoczności przez silną mgłę, zamieć śnieżną, ulewny deszcz, brak światła elektrycznego itd., należy zachować szczególną ostrożność i ograniczyć prędkość do 3 km/h;
 - 2) szczególną ostrożność należy zachować przy zbliżaniu się do przejazdu i składowiska miału i węgla;
 - 3) przed wykonaniem ruchów manewrowych pracownik drużyny manewrowej przewoźnika ostrzega znajdujących się w pobliżu torów pracowników lub innych współpracujących kooperantów, poleca usunięcie znajdujących się w skrajni toru przedmiotów i daje polecenie do jazdy, po stwierdzeniu usunięcia przeszkód do jazdy;
 - 4) pracownik drużyny manewrowej przewoźnika jadący na czole pchanych wagonów na bocznicę powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy i trzymać się za uchwyt wagonu i podawać maszyniście lokomotywy polecenia jazdy manewrowej.
11. Warunki przejazdu przez przejście dla pieszych, obok ramp i magazynów itp.:
- 1) bocznicą posiada wyznaczony plac do przejazdu technologicznego, będący jednocześnie drogą przeciwpożarową na obu stronach toru nr 403;
 - 2) przy dojeżdżaniu do placów składowych - ładunkowych należy jazdę zatrzymać a kontynuować dopiero po stwierdzeniu, że żadne prace wyładunkowe nie są kontynuowane, za to odpowiada ustawiacz/kierownik pociągu przewoźnika.
 - 3) po wygłoszeniu przez właściciela bocznicy przedstawiciela taboru gotowego do zabrania wszystkie przedmioty powinny być odsunięte nadległość 1,5 m od skrajnej szyny i nie mogą być kontynuowane żadne prace ładunkowe.

12. Do kogo należy sprzężanie i rozsprzężanie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wspornikach:
- 1) sprzężanie, rozsprzężanie oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki przy podstawianiu i zabieraniu wagonów z toru zdawczo – odbiorczego przez przewoźnika należy do obowiązku pracownika drużyny manewrowej przewoźnika i odbywa się, gdy pojazdy nie są w ruchu;
 - 2) rozłączanie sprzęgów hamulcowych, jak również zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonane tylko po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów.
 - 3) sprzęgi śrubowe nie użyte do sprzężania taboru powinny być zawieszane tak, aby nie zwisały niżej niż 140 mm ponad główkę szyny;
 - 4) przy rozłączaniu sprzęgów hamulcowych należy uprzednio zamknąć ich zawory;
 - 5) sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozsprzęgnięciu pojazdów wolno dać dopiero po wyjściu pracownika z pomiędzy łączonego taboru.
13. Warunki przetaczania pojazdów kolejowych, (taboru, wagonów) siłą ludzką, ciągnikiem kołowym lub za pomocą podciągarki:
- 1) bocznicą nie posiada podciągarki lub innych tego typu urządzeń;
 - 2) w przypadku gdyby zaszła konieczność wykonania pracy manewrowej na torze załadunkowym nr 403 celem przesunięcia pojazdów wagonów manewry te wykonywane są przy użyciu silnikowego pojazdu drogowego (ciągnika kołowego);
 - 3) wykonujący manewry pracownicy muszą być przeszkoleni przez kierownika manewrów w zakresie potrzebnym do wykonania manewrów przy użyciu pojazdu drogowego;
 - 4) prędkość przetaczanych wagonów przy użyciu silnikowego pojazdu drogowego (ciągnika kołowego) nie może przekroczyć 5 km/h;
 - 5) w czasie przetaczania wagonów silnikowy pojazd drogowy bezwzględnie musi znajdować się na zewnątrz toru nr 403 na placu rozładunkowym;
 - 6) długość liny lub łańcucha używanej/go do ciągnięcia wagonów powinna mieć co najmniej 2,5 m i hak powinien być tak zaczepiony aby w razie potrzeby można było go bez przeszkód odczepić od wagonów;
 - 7) przetaczane wagony winny być ze sobą sprzęgnięte i nie wolno nimi uderzać w inne wagony celem przetoczenia;
 - 8) w przypadku przetaczania wagonów przy użyciu silnikowego pojazdu drogowego należy tak organizować pracę manewrową, aby pierwszy i ostatni wagon posiadał sprawny hamulec ręczny;
 - 9) ilość przetaczanych wagonów przy użyciu silnikowego pojazdu drogowego nie może przekraczać dwóch wagonów 4 osiowych;
 - 10) kierowca obsługujący drogowy pojazd silnikowy nie może być jednocześnie kierownikiem manewrów lub manewrowym;
 - 11) obowiązkiem kierownika manewrów bez użycia pojazdu kolejowego z napędem jest przed rozpoczęciem pracy pouczyć pracowników wykonujących swoje obowiązki w tym rejonie o wykonywanej pracy i tak kierować wykonywaną pracę manewrową, aby było zachowane ich bezpieczeństwo i przetaczanego taboru.

14. Sposób zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem (stosowanie hamulców wagonowych, płozów, klinów):

- 1) zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem należy dokonać przed odłączeniem od lokomotywy, za co odpowiada ustawiacz/kierownik pociągu przewoźnika;
- 2) zabezpieczenie taboru po podstawieniu na torze zdawczo -odbiorczym nr 403: dokonuje się przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w podstawianej grupie wagonów oraz wyłożenie płoza hamulcowego pod ostatnie skrajne wagony;
- 3) zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem klinów drewnianych lub uszkodzonych płoz hamulcowych oraz innych przedmiotów.

15. Miejsce znajdowania się płoz hamulcowych:

- 1) na terenie bocznicy znajdują się 4 płozy hamulcowe typu PL1 (czerwone) w stojaku przy torze nr 403 obok tablicy „punkt zdawczo-odbiorczy”. Płozy oznaczone są MPEC i ponumerowane od 1-4;
- 2) za prawidłowe rozmieszczenie i utrzymanie płozów hamulcowych odpowiedzialny jest właściciel bocznicy;
- 3) ewidencję znajdujących się na bocznicy płozów prowadzi właściciel bocznicy.

16. Ilość wagonów, które można przetaczać w jednej grupie bez obsady ręcznych hamulców wagonowych:

- 1) wymagany procent ciężaru hamowanego dla zdawczych pociągów bocznicowych wynosi – 12%, wagony na tor nr 403 są tylko podstawiane i zabierane nie wykonuje się przestawiania wagonów na bocznicę;
- 2) szczegółową próbę hamulca na składzie manewrowym, który odjedzie, jako pociąg bocznicowy z torów stacji Klikowa przeprowadza uprawniony pracownik przewoźnika;
- 3) maszyniście lokomotywy przewoźnika wolno ruszyć z bocznicy dopiero po wykonaniu szczegółowej próby hamulca.

17. Sposób grupowania wagonów zdawanych przewoźnikowi: bocznicę nie ma obowiązku grupowania pod względem relacji zdawanych wagonów przewoźnikowi. Zdawane wagony mają być tylko połączone w jedną grupę na sprzęgi śrubowe i powietrzne.

18. Do kogo należy obowiązek sprzęgania wagonów zdawanych przewoźnikowi oraz sprawdzania czy wszystkie części wagonowe znajdują się we właściwych miejscach: do pracownika drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego.

19. Sposób postępowania przy wjeździe na tory należące do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A: wjazdu na tory PKP PLK SA. dokonuje wyłącznie pracownik przewoźnika kolejowego obsługujący bocznicę zgodnie z Regulaminem obsługi stacji zamkniętej dla czynności technicznych stanowiącym załącznik 65 dodatku RTS Tarnów.

20. Kto i na czyje polecenie na czyje polecenie nastawia zwrotnice i wykolejnice w czasie manewrów: Obsługa należy do obowiązków pracownika drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

21. Inne postanowienia miejscowe:

- 1) w czasie obsługi bocznicy wyladowarka torowa WW205-A nie może dokonywać żadnych ruchów na torach jezdnych oraz dokonywać wyladunku z wagonów;
- 2) przed przystąpieniem do rozładunku wyladowarką torową WW205-A pracownik bocznicy powinien upewnić się czy wagony stojące są zabezpieczone przed zbiegnięciem;
- 3) po zakończonym rozładunku wagonów na torze nr 403 pracownik bocznicy sprawdza a w razie potrzeby dokonuje zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem.

Działka 6.

Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy.

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej: praca manewrowa przewoźnika, jej natężenie i organizacja związana z obsługą bocznicy MPEC zawsze wynikają z ilości przesyłek wagonowych przybyłych do stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. Klikowa lub do zabrania z bocznicy.
2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej:
 - 1) wstawianie wagonów na bocznicę pod rozładunek;
 - 2) zabieranie z bocznicy wagonów po rozładunku.
3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy:
 - 1) rozładunek podstawionych na bocznicę wagonów z przesyłkami mialu lub węgla;
 - 2) obsługa bocznicy MPEC odbywa się zgodnie z umową zawartą z przewoźnikiem.
4. Ważenie wagonów: bocznicza nie posiada wagi, ważenie wagonów odbywa się na wniosek właściciela bocznicy MPEC na wadze wagonowej w stacji Tarnów.
5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych:
 - 1) w razie ograniczenia widoczności przez silną mgłę, zamieć śnieżną, ulewny deszcz, brak światła elektrycznego, należy zachować szczególną ostrożność i ograniczyć prędkość jazdy manewrowej do 3 km/h;
 - 2) szczególną ostrożność należy zachować przy zbliżaniu się do przejazdu i placu za i wyladunkowego.

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

- 1) właściciel bocznic przed mającą nastąpić jazdą manewrową przewoźnika z wagonami do rozładunku lub jazdy luzem lokomotywy przewoźnika po ogłoszone wagony do zabrania po rozładunku otwiera bramę i zabezpiecza przed zamknięciem oraz usuwa się na bezpieczną odległość tj. 1.5 m od szyny;
- 2) za przerwanie prac wyladunkowych przed zamierzoną obsługą bocznic na torze nr 403 i za odpowiednie zabezpieczenie urządzeń wyladunkowych odpowiedzialny jest pracownik obsługującego plac rozładunkowy (telefon 604 490 179);
- 3) przed dojechaniem składu manewrowego lub pojazdu trakcyjnego do wagonów, przy których odbywają się czynności wyladunkowe, ustawiacz/kierownik pociągu powinien:
 - a) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów;
 - b) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych;
 - c) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach wyladunkowych;
 - d) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie;
 - e) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią budowli oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru -należy przy tym mieć na uwadze, że składowanie obok toru dozwolone jest w odległości, co najmniej 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w pryzmach (węgiel, miel);
- 4) sprawdzić czy wagony stojące na torach ładunkowych są odpowiednio zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego;
Dopiero po stwierdzeniu, że żadne prace wyladunkowe, załadunkowe lub pozostawione przedmioty nie stwarzają zagrożenia dla jazdy manewrowej zostaje podane polecenie jazdy manewrowej.

Działka 7.

Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

Przekazywanie wagonów przybyłych na bocznicę

1. Do przekazywania wagonów ze strony przewoźnika kolejowego obowiązany jest wyznaczony pracownik przewoźnika kolejowego, zaś do przyjmowania ze strony boczniczy – upoważniony pracownik boczniczy obsługujący plac rozładunkowy (telefon 604 490 179). Przekazywanie przesyłek wagonowych odbywa się na torze zdawczo – odbiorczym nr 403 na podstawie dokumentu przekazania, sporządzonego przez przewoźnika. Wyznaczony pracownik boczniczy kwituje na dokumencie przekazania wagonów odbiór wagonów.
2. Po przekazaniu wagonów pracownik przewoźnika wpisuje do dokumentu przekazania godzinę podstawienia wagonów i podpisuje go, a odbierający wagony podpisuje po sprawdzeniu prawidłowości zapisów.
3. Dokument przekazania stanowi podstawę do ustalania czasu pobytu wagonów w dyspozycji klienta, dlatego też wszystkich zapisów i skreśleń należy dokonywać starannie tak, aby były one czytelne. Przyczyna skreślenia powinna być w wykazie opisana i potwierdzona czytelnym podpisem dokonującego skreślenia.
4. Szczegółowe procedury przekazywania wagonów przybyłych na bocznicę oraz wzory dokumentów przekazania zawarte są w odrębnych przepisach przewoźników lub porozumieniach zwartych pomiędzy MPEC a przewoźnikami kolejowymi.

Zdawanie przewoźnikowi kolejowemu wagonów z boczniczy

5. Zdawanie wagonów z boczniczy odbywa się na torze zdawczo – odbiorczym na podstawie dokumentów zdawczych, sporządzanych przez pracownika boczniczy.
6. Do przekazywania wagonów ze strony boczniczy obowiązany jest upoważniony pracownik boczniczy obsługujący plac rozładunkowy (telefon 604 490 179), a do przyjmowania ze strony przewoźnika kolejowego wyznaczony pracownik przewoźnika kolejowego. Dokument zdawczy na wagony gotowe do zabrania sporządza wyznaczony pracownik boczniczy. Dokument zdawczy należy doręczyć pracownikowi przewoźnika, który kwituje jego odbiór.
7. Przygotowane do zdania wagony próżne powinny być rozładowane i czyste zgodnie z przepisami przewoźnika.
8. W dokumentach zdawczych zapisów i skreśleń należy dokonywać starannie, tak by były one czytelne. Przyczyna skreślenia powinna być na wykazie opisana i potwierdzona czytelnym podpisem dokonującego skreślenia. Zabrania się dokonywania poprawek poprzez wymazywanie, wyskrobywanie, itp.

9. Zabieranie z boczniczy wagonów odbywa się zgodnie z procedurami określonymi w porozumieniach zawartych z przewoźnikami.

Postępowanie po stwierdzeniu uszkodzeń i innych nieprawidłowości

10. Upoważniony pracownik boczniczy odbierający wagony od przewoźnika kolejowego obowiązany jest dokładnie sprawdzić odbierane wagony zwracając uwagę na stan plomb, ładunku, stan techniczny wagonów, właściwe oznakowanie wagonów itp. W razie zauważenia nieprawidłowości wagon może być przekazany na bocznicę tylko z zachowaniem procedur przewidzianych w przepisach przewoźnika kolejowego.
11. Usterki stwierdzone przez pracownika przewoźnika kolejowego w trakcie przyjmowania wagonów pracownicy boczniczy obowiązani są usunąć pod rygorem nie przyjęcia wagonów przez przewoźnika. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przez pracownika przewoźnika odnotowuje się we wszystkich egzemplarzach dokumentu zdawczego. W razie nie przyjęcia wagonu pracownik przewoźnika wykreśla go ze wszystkich egzemplarzy dokumentu zdawczego z adnotacją „nie przyjęty”. Adnotację podpisują zdający i odbierający wagony. Wagony te pozostają na bocznicy. Po usunięciu usterek posiadacz boczniczy obowiązany jest ponownie zgłosić gotowość tych wagonów do zabrania.
12. Szczegółowe postępowanie w przypadku stwierdzenia śladów uszkodzeń lub naruszenia przesyłek przybyłych na bocznicę określają procedury przewidziane w przepisach przewoźnika kolejowego lub w porozumieniach zawartych pomiędzy MPEC a przewoźnikami kolejowymi.
13. Wagony próżne gotowe do zabrania, winny być oczyszczone z pozostałości towarów i opakowań oraz winny posiadać prawidłowo zamknięte drzwi i być razem spięte na sprzęgi śrubowe i powietrzne.
14. Wagony należy sprzęgać tak, aby tarcze zderzakowe stykały się ze sobą a różnica wysokości między środkami zderzaków dwóch sprzęgniętych wagonów towarowych nie powinna być większa niż 125 mm.
15. Przedstawiciel boczniczy dźwignie przestawcze hamulca po rozładunku wagonu powinien przestawić w położenie „Próżny”.

Działka 8.

Zagadnienia dotyczące prowadzenia przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

1. Bocznicza MPEC nie przyjmuje i nie nadaje do przewozu przesyłek z towarami niebezpiecznymi.
2. Przewóz towarów niebezpiecznych określają: RID (Regulamin dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych), Załącznikiem 2 do Umowy SMGS (Przepisy o przewozie Towarów Niebezpiecznych) i instrukcja Ir-16 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych)".
3. W przypadku, gdyby zaszły zmiany wynikłe z przebranżowienia boczniczy i zachodziłaby konieczność przewozu koleją towarów niebezpiecznych przystosować bocznicę dla przyjmowania towarów niebezpiecznych na boczniczy oraz dokonać stosownych poprawek w niniejszym regulaminie.

Działka 9.

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

1. Kto jest wyznaczony do utrzymania torów i urządzeń srk: Do utrzymania torów i urządzeń srk właściciel boczniczy zatrudnia wyspecjalizowaną firmę PPUH Into Sp. z o. o. ul. Okrzei 47/51, 25-526 Kielce.
2. Oględziny rozjazdów wraz z konserwacją oraz utrzymaniem urządzeń srk należy przeprowadzać dwa razy w tygodniu w porze dziennej. Wyniki sprawdzenia i oględzin należy zapisywać w „Dzienniku oględzin rozjazdów”. Książka znajduje się w pomieszczeniu Dyspozytora Elektrociepłowni.
3. Pomiaru stanu toru na torze dojazdowym i pomiaru rozjazdów oraz wpisów do książki pomiaru torów i arkuszy badania technicznego rozjazdów należy dokonywać komisyjnie w składzie toromistrz wraz konserwatorem urządzeń srk.
4. Raz w roku, na wiosnę, należy dokonać pomiaru torów i budowli inżynierskich. Wyniki pomiarów oraz przeglądów należy wpisać do założonej dokumentacji „Książki obiektu budowlanego”. Na podstawie wyników MPEC opracuje plan utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej boczniczy.
5. Bieżąca utrzymanie oraz czyszczenie żłobków na przejazdach boczniczy należy do wyznaczonego pracownika boczniczy.



6. Badania techniczne rozjazdów należy przeprowadzać raz na trzy miesiące, wpisując wyniki do arkuszy badania technicznego rozjazdów. Fakt komisyjnego dokonania badania należy odnotować w „Dzienniku oględzin rozjazdów”.
7. Środki ostrożności stosowane w czasie wykonywania robót utrzymania torów i urządzeń srk: W czasie wykonywania robót torowych na bocznicy, tor bocznicy należy osygnalizować tarczą D-1 „Stój” zgodnie z instrukcją Ie-1.
8. O wykonywanych robotach na bocznicy należy powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego stacją Tarnów „Tr” tel. 14 6401 520 celem wstrzymania planowanych obsług bocznicy przez przewoźnika.
9. W czasie wykonywania wymienionych prac należy przestrzegać zasady bezpieczeństwa ruchu kolejowego i BHP.
10. Kogo należy powiadomić o uszkodzeniach torów i urządzeń srk oraz konieczności wykonania naprawy: O wszystkich uszkodzeniach i konieczności ich naprawy należy powiadomić właściciela bocznicy, który powiadamia Firmę zewnętrzną utrzymującą tor bocznicy i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Sekcją Eksploatacji w Tarnowie.
11. W przypadkach awaryjnych należy zamknąć tor nr 403 bocznicy dla wjazdu pojazdów przewoźnika i o tym należy powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego stacją Tarnów „Tr” tel. 14 6401 502, a w dalszej kolejności przewoźnika.
12. W jakich okresach czasu i kto ma obowiązek sprawdzać widoczność sygnałów: Sprawdzania widoczności sygnałów na bocznicy należy dokonywać w okresach 6 miesięcznych, co należy do obowiązku uprawnionego pracownika firmy PPUH Into Sp. z o. o. ul. Okrzei 47/51, 25-526.
13. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych: Oczyszczenie przejazdu z śniegu i błota itp. oraz odśnieżanie toru dojazdowego wraz z rozjazdami należy do wyznaczonego pracownika bocznicy.

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

1. Pracownik nadzorujące prace związane z utrzymaniem toru na boczniczy winien posiadać egzamin kwalifikacyjny na stanowisko toromistrza oraz aktualne badania okresowe i egzamin okresowy oraz szkolenie BHP.
2. Pracownik nadzorujący pracę urządzeń srk na boczniczy posiada potrzebne uprawnienia, aktualne egzaminy, badania okresowe i szkolenie BHP.

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

1. Zakres obowiązków toromistrza zatrudnionego przez właściciela boczniczy MPEC do utrzymania toru:
 - 1) dozorowanie infrastruktury torowej na terenie boczniczy kolejowej i podejmowanie działań eliminujących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu;
 - 2) dokonywanie obchodów, pomiarów, oględzin i badań technicznych, których rejestrację należy odnotować w Książce obchodu toru;
 - 3) w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu toromistrz ma obowiązek:
 - a) ograniczyć prędkość jazd po torach boczniczy;
 - b) zamknąć uszkodzony tor;
 - 4) toromistrz ma obowiązek:
 - a) zapoznać się z dokumentacją dotyczącą stanu torów na boczniczy kolejowej przekazaną przez diagnostę tj. „Protokołem okresowej rocznej kontroli sprawdzenia stanu technicznego obiektu budowlanego”;
 - b) niezwłocznie przyjmować do wiadomości usterki zapisane w „Książce kontroli obchodów” w czasie obchodu toru;
 - c) usunąć bezzwłocznie usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu w miarę posiadanych możliwości, a jeżeli jest to niemożliwe, miejsce zagrożone osłonić sygnałami – tarczą D1 „Stój” i żądać wyłączenia toru z eksploatacji;
 - d) zgłosić właścicielowi boczniczy usterki występujące na terenie boczniczy kolejowej;

- 5) w czasie kierowania robotami konserwacyjno naprawczymi powinien w szczególności przestrzegać:
 - a) osłonięcia miejsca pracy wskaźnikami i sygnałami;
 - b) jakości i terminów robót oraz prawidłowego wykonania robót;
 - c) bezpieczeństwa ruchu;
 - d) zasad ochrony środowiska;
 - 6) torowca musi wiedzieć, jakie wskaźniki i sygnały mają znajdować się na terenie bocznicy kolejowej i torze dojazdowym;
 - 7) torowca powinien posiadać niezbędne narzędzia i sprzęt do pracy;
 - 8) powinien dbać, aby powierzone mu specjalistyczne przyrządy pomiarowe posiadały aktualną legalizację;
 - 9) prace na bocznicy kolejowej wykonuje przy pomocy brygady torowej.
2. Zakres obowiązków Kierownika MPEC w Tarnowie:
- 1) jest odpowiedzialny za pracę transportu kolejowego na bocznicy;
 - 2) reprezentuje MPEC na zewnątrz w zakresie transportu kolejowego na bocznicy kolejowej;
 - 3) organizacja pracy i kontrola jej wykonania wszystkich podległych mu zespołów i stanowisk pracowniczych na bocznicy;
 - 4) dopilnowanie w codziennej pracy przestrzegania treści niniejszego regulaminu i egzekwowanie od wszystkich pracowników związanych z pracą transportu kolejowego na bocznicy przestrzegania treści niniejszego regulaminu;
 - 5) zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy pracowników zatrudnionych na terenie bocznicy kolejowej;
 - 6) nadzór nad przestrzeganiem przepisów BHP na terenie bocznicy kolejowej;
 - 7) przestrzeganie, aby wszyscy pracownicy posiadali:
 - a) aktualne egzaminy kwalifikacyjne i okresowe;
 - b) aktualne badania lekarskie;
 - c) aktualne szkolenia BHP;
 - 8) dbanie o aktualność Regulaminu pracy bocznicy kolejowej;
 - 9) zapoznaje się z „Protokołem okresowej rocznej kontroli sprawdzenia stanu technicznego obiektu budowlanego” tj. obiektów kolejowych na bocznicy i poleca torowcom usunięcie stwierdzonych usterek.
3. Zakres obowiązków pracownik bocznicy obsługujący plac rozładunkowy:
- 1) otwieranie/zamykanie i zabezpieczenie bramy kolejowej przed zamknięciem w czasie obsługi bocznicy;
 - 2) sprawdzenie po rozładunku czy wyładownik torowa WW205-A odjechał na koniec toru nr 403;
 - 3) po zakończonym rozładunku wagonów na torze nr 403 sprawdza a w razie potrzeby dokonuje zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem;
 - 4) przerwanie prac wyładunkowych przed zamierzoną obsługą bocznicy na torze nr 403 i za odpowiednie zabezpieczenie urządzeń wyładunkowych;
 - 5) przekazanie i przyjmowanie wagonów na torach zdawczo-odbiorczych;
 - 6) oczyszczenie przejazdu z śniegu i błota itp. oraz odśnieżanie toru dojazdowego wraz z rozjazdami.

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

1. Tryb postępowania po zaistnieniu wypadku z ludźmi na torze kolejowym bocznicy lub rampie:
 - 1) pod pojęciem wypadku przy pracy należy rozumieć zdarzenie nagłe, mające związek z wykonywaną pracą przez pracownika, który uległ wypadkowi zaistniałe z przyczyn zewnętrznych;
 - 2) udzielić pierwszej pomocy;
 - 3) wezwać Pogotowie Ratunkowe;
 - 4) powiadomić Policję, PSP w zależności od ciężaru wypadku i potrzeb udzielenia pomocy technicznej przy akcji ratunkowej;
 - 5) powiadomić Zakład Pracy poszkodowanego, jeżeli wypadkowi uległa osoba nie będąca pracownikiem MPEC;
 - 6) powiadomić inspektora BHP;
 - 7) powołać komisję powypadkową.

2. Do czasu przybycia Policji i przedstawiciela organów Prokuratury nie wolno nic dotykać oraz zmieniać, a wszelkie ślady znajdujące się w pobliżu należy zabezpieczyć przed naruszeniem i zatarciem.

3. Tryb postępowania po zaistnieniu wypadku z taborem kolejowym na torach bocznicy:
 - 1) pod pojęciem wypadku kolejowego należy rozumieć wszelkie zdarzenia, które mają związek z wykonywaną pracą manewrową lub taborem przewoźnika na terenie bocznicy, należą do nich:
 - a) zderzenie taboru kolejowego;
 - b) wykolejenie lokomotywy lub wagonu;
 - c) najechanie taboru na pojazdy drogowe;
 - d) uszkodzenie taboru przewoźnika;
 - e) uszkodzenie rozjazdów, torów oraz urządzeń srk;
 - f) uszkodzenie kozła oporowego;
 - g) pożary taboru przewoźnika, wypadki na przejazdach i przejściach dla pieszych związane z ruchem taboru;
 - h) wypadki z ludźmi powstałe w związku z ruchem taboru kolejowego;
 - i) inne wypadki z udziałem taboru kolejowego.

4. O zaistniałym wypadku należy zawiadomić właściciela bocznicy.

5. Właściciel boczniczy zwołuje komisję powypadkową z udziałem zainteresowanych przedstawicieli:
 - 1) dyspozytora przewoźnika kolejowego;
 - 2) przedstawiciela PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. w tym celu powiadomić dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie telefony: 12 393 3663; 12 393 1489 lub 12 422 8399.

6. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia przedstawicieli, biorących udział w komisji powypadkowej, nie wolno podejmować żadnych czynności, związanych z próbą wkolejenia wagonu lub zacierania śladów, mających związek z wykolejeniem, co mogłoby uniemożliwić ustalenie zasadniczej przyczyny wykolejenia. Zasada ta nie dotyczy czynności, związanych z ratowaniem życia ludzkiego lub gaszenia pożaru.

7. Dalsze postępowanie ustala komisja powypadkowa.

8. Kierownictwo akcji ratunkowej po przybyciu na miejsce przejmuje kierownik pociągu ratunkowego, samochodu ratunkowego Unimog, dowódca samochodu straży pożarnej, którego poleceniom w czasie akcji należy się bezwzględnie podporządkować.

9. Inne postanowienia miejscowe: Winni zatajenia wypadku mogą zostać pociągnięci do odpowiedzialności zgodnie z Kodeksem Pracy oraz do odpowiedzialności karnej.

Działka 13.

Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy/ów infrastruktury kolejowej z torami, którego/ych bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ych bocznicę kolejową.

1. Zarządca infrastruktury:
 - 1) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków – tel. 12 393 1489; 12 393 3663; 12 422 8399; 12 139 33310; 12 393 5806.
 - 2) Sekcja Eksploatacji, plac Dworcowy 5, 33-100 Tarnów – jednostka w Zakładzie Linii Kolejowych w Krakowie nadzorująca i utrzymująca infrastrukturę zarządcy w stacji Tarnów-Klikowa – tel. 14 6401 340; 14 6401 550; 14 6401 440; 14 6401 352; fax. 14 6401553.

2. Przewoźnicy kolejowi: W ramach obsługi boczniczy wykaz potrzebnych telefonów należy wpisać w umowie bocznicowej i powiadomić pracowników boczniczy.

Działka 14.

Postanowienia końcowe.

1. Rozdzielnik regulaminu:
 - 1) Regulamin otrzymują:
 - a) egz. Nr 1 właściciel boczniczy;
 - b) egz. Nr 2 Urząd Transportu Kolejowego, ul. Hoża 6, 00-682 Warszawa;
 - c) egz. Nr 3 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków;
 - d) egz. Nr 4 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Sekcja Eksploatacji, pl. Dworcowy 5, 33-100 Tarnów;
 - e) egz. nr 5 zapas.
2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu:
 - 1) właściciel boczniczy MPEC winien niniejszy Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej utrzymywać w stałej aktualności;
 - 2) wprowadzone zmiany do Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej należy uzgodnić z zarządcami infrastruktury;
 - 3) wprowadzone zmiany do Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej należy dowodnie podać do wiadomości zainteresowanym pracownikom boczniczy i firm wynajętych związanych z rozładunkiem przesyłek i utrzymaniem infrastruktury boczniczy oraz tym przewoźnikom, którzy niniejszy regulamin otrzymali;
 - 4) zmiany należy wprowadzić we wszystkich egzemplarzach regulaminów jak w rozdzielniku.
3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości:
 - 1) pracownicy boczniczy MPEC związani z odbiorem od przewoźnika i zdawaniem przewoźnikowi wagonów;
 - 2) pracownicy firm wynajętych do utrzymania infrastruktury boczniczy MPEC;
 - 3) pracownicy przewoźnika dokonujący obsługi boczniczy MPEC.

UZGODNIENIA Z ZARZĄDCĄ LINII:

UZGODNIENIA Z ZARZĄDCĄ LINII:
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Stacja i Linie Kolejowe w Krakowie
157 Kraków, pl. Matejki 12

Z up. DYREKTOR

mgr inż. Marek Szuster
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych

Kraków, dnia 17-07-2013 r.

ZATWIERDZAM

Tarnów, dnia 07.07.2013 r.


V-ce Prezesa Zarządu
Dyrektor ds. Technicznych

mgr inż. Rafał Steńczak

(pieczęć i podpis właściciela bocznic)

Załączniki do regulaminu, stanowiące:

Plan schematyczny boczniczy kolejowej MPEC z naniesionymi wymaganymi danymi oraz kilometracja charakterystycznych punktów urządzeń i obiektów.

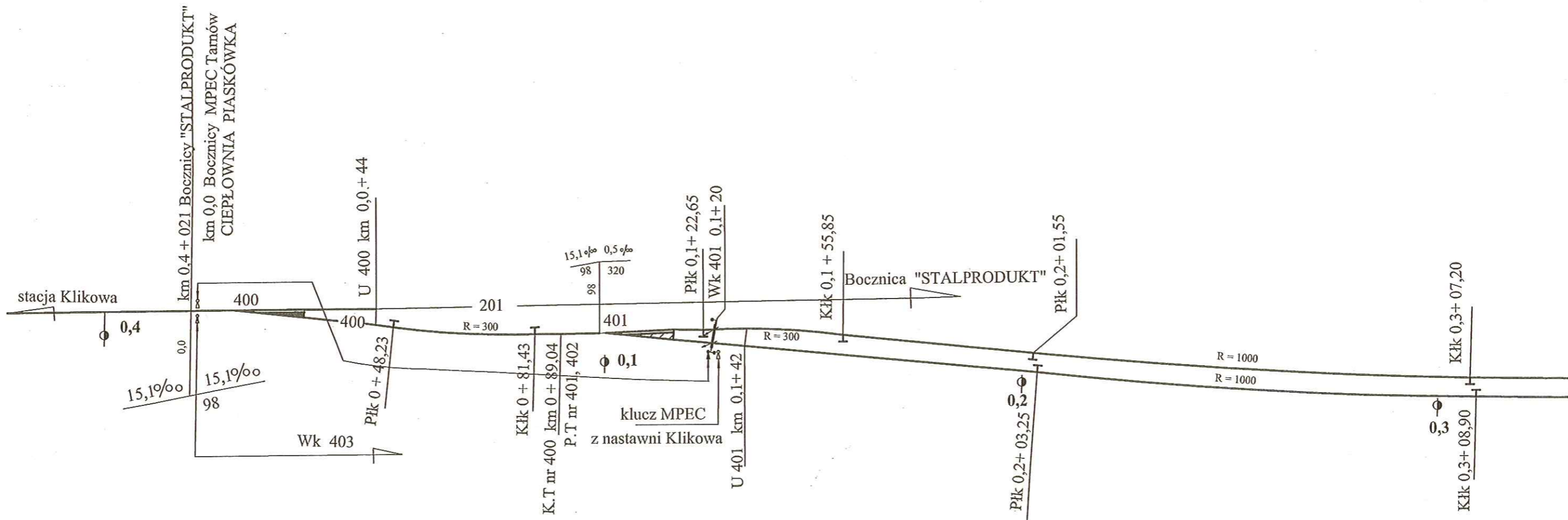


TABELA DŁUGOŚCI TORÓW

Nr toru	Długość ogólna			Długość budowlana			Długość użyteczna			Przeznaczenie
	od	do	mb	od	do	mb	od	do	mb	
400	PR 400	PR 401	89	KR 400	PR 401	61,90	—	—	—	dojazdowy
401	PR 401	PR 402	367,64	KR 401	KR 402	313,36	U 401	U 402	265	odbiorczy
402	PR 401	PR 402	367,64	KR 401	KR 402	313,36	U 401	U 402	265	zdawczy
403	PR 402	K	431	PR 402	K	431	Wk 403	Z - 1	263/200	wyładunkowy

Oznaczenia: PR - początek rozjazdu U - ukres
 KR - koniec rozjazdu Wk - wykolejnica
 K - koziół oporowy Z-1 tarcza zaporowa

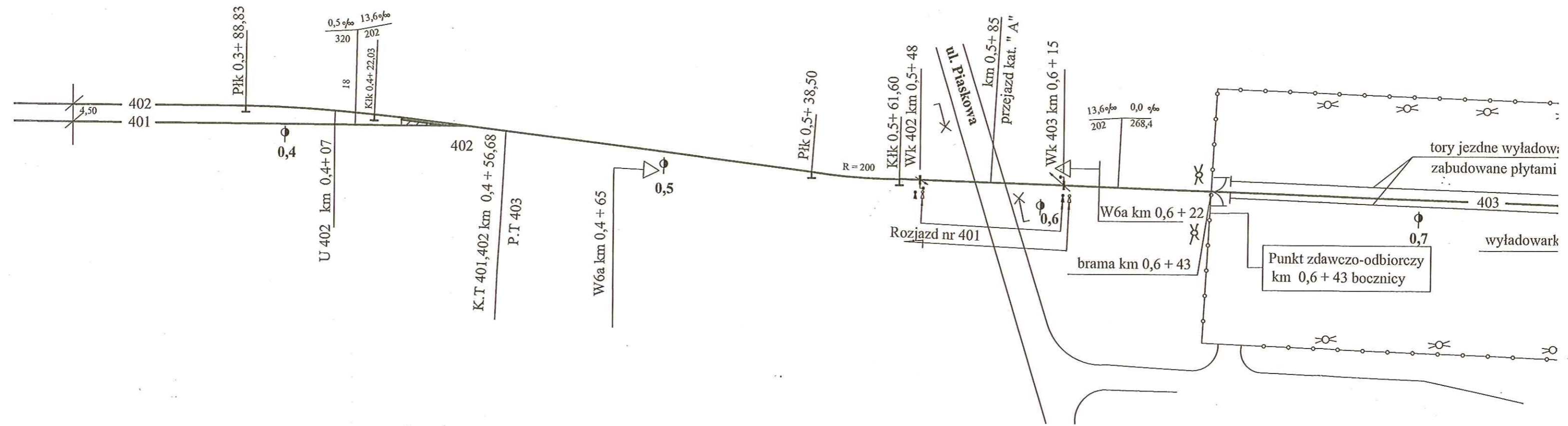


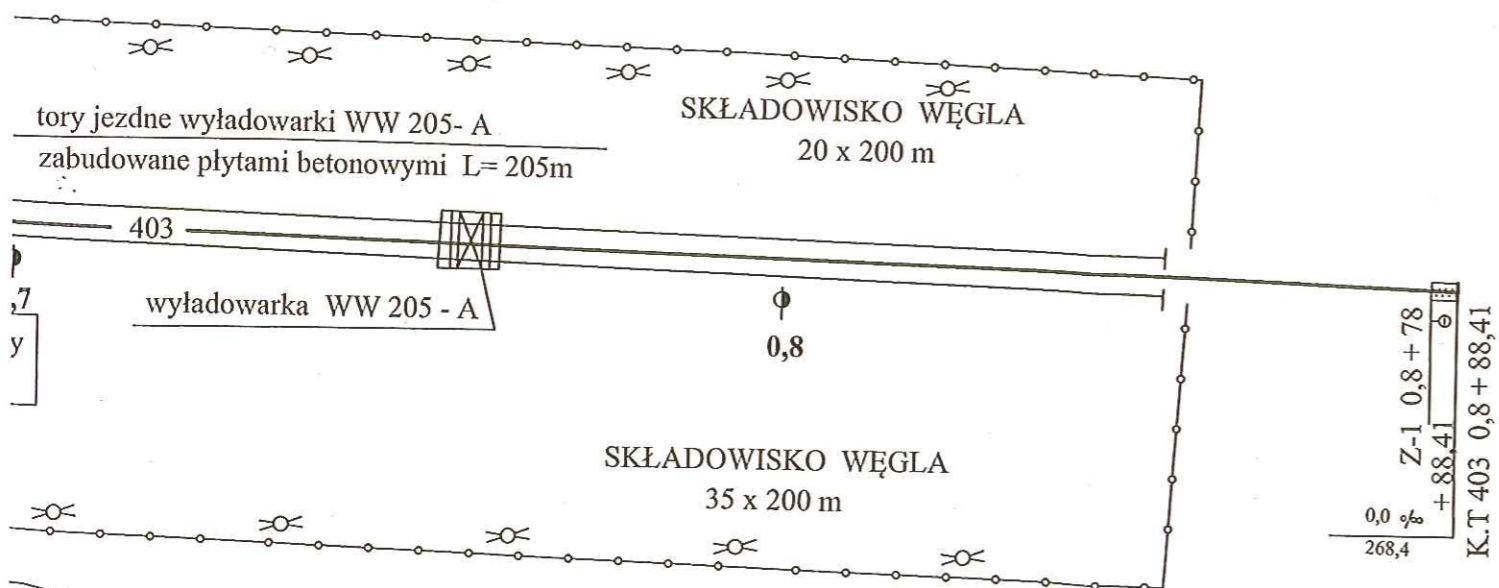
TABELA ROZJAZDÓW

Nr	rodzaj	kierunek	typ	skos	promień	podrozjazdnice
400	zwyczajny	prawy	S - 49	1 : 9	R = 190	drewniane
401	zwyczajny	prawy	S - 49	1 : 9	R = 190	drewniane
402	zwyczajny	lewy	S - 49	1 : 9	R = 190	drewniane

Przeznaczenie
dojazdowy
odbiorczy
zdawczy
wyładunkowy

PLAN SCHEMATYCZNY
BOCZNICY MPEC TARNÓW
CIEPŁOWNIA PIASKÓWKA

Skala 1 : 1000



STAN NA 30 KWIECZNIA 2013R

Opracował : **mgr inż. Zdzisław Sajak**
 Uprawnienia budowlane do kierowania robotami
 budowlanymi bez ograniczeń w specjalności:
 linii kolejowych, węzłów i stacji
 Nr ewidencji ONR 00711.14/74