

**REGULAMIN**  
**PRACY**  
**BOCZNICY KOLEJOWEJ**

**M. Preymesser**

Logistyka Sp. z o.o.

ul. Portowa 24 – 26, 44-100 Gliwice

**REGULAMIN**  
**PRACY**  
**BOCZNICY KOLEJOWEJ**

**M. Preymesser**

Logistyka Sp. z o.o.

ul. Portowa 24 – 26, 44-100 Gliwice

Uzgodniono:

Zatwierdzam:

Gliwice, styczeń 2019 r.

## SPIS TREŚCI

<b>1.</b>	<b>Postanowienia ogólne.</b>	7
1.1.	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.	7
1.2.	Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej.	8
1.3.	Zakres obowiązywania regulaminu.	8
1.4.	Użytkownik bocznic kolejowej.	8
1.5.	Współużytkownicy bocznic kolejowej.	9
1.6.	Przeznaczenie bocznic kolejowej.	9
1.7.	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.	9
1.8.	Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona lub przewoźnika/ów kolejowego/yh obsługującego/ch bocznicę.	9
<b>2.</b>	<b>Opis techniczny bocznic kolejowej.</b>	10
2.1.	Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.	10
2.2.	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.	10
2.3.	Lokalizacja punktu/ów zdawczo-odbiorczego/yh.	10
2.4.	Tory bocznicowe - ich układ, numerację, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne.	10
2.5.	Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.	11
2.6.	Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.	11
2.7.	Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.	11
2.8.	Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.	11
2.9.	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.	11
2.10.	Kolejowe obiekty inżynieryjne.	12
2.11.	Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	12
2.12.	Oświetlenie bocznic kolejowej.	12
2.13.	Punkty ładunkowe.	12

2.14.	Urządzenia ładunkowe.	12
2.15.	Wagi wagonowe.	12
2.16.	Bramy kolejowe.	12
2.17.	Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.	13
2.18.	Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.	13
2.19.	Sygnaly, wskaźniki i tablice.	13
2.20.	Urządzenia i środki trakcyjne.	13
2.21.	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.	13
2.22.	Środki łączności.	13
<b>3.</b>	<b>Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.</b>	14
<b>4.</b>	<b>Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.</b>	15
4.1.	Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.	15
4.2.	Liczba obsług i czas ich wykonywania.	15
4.3.	Masa hamująca składów manewrowych.	15
4.4.	Dopuszczalny nacisk osi na szynę.	15
4.5.	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.	15
4.6.	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.	15
4.7.	Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona.	15
<b>5.</b>	<b>Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.</b>	16
5.1.	Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe.	16
5.2.	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej.	16
5.3.	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.	16
5.4.	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym.	16
5.5.	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.	16

5.6.	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.	17
5.7.	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.	17
5.8.	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	17
5.9.	Dozwolona liczba pojazdów kolejowych przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.	18
5.10.	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.	18
5.11.	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.	19
5.12.	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.	19
5.13.	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.	19
<b>6.</b>	<b>Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej.</b>	<b>20</b>
6.1.	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.	20
6.2.	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.	20
6.3.	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.	20
6.4.	Ważenie wagonów.	21
6.5.	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.	21
6.6.	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.	22
<b>7.</b>	<b>Organizację obsługi punktu/ów zdawczo-odbiorczego/y.</b>	<b>24</b>
7.1.	Przyjmowanie wagonów na punkcie/tach zdawczo-odbiorczym/y.	24
7.2.	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt/y zdawczo-odbiorczy/e.	25
<b>8.</b>	<b>Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych</b>	<b>26</b>
<b>9.</b>	<b>Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.</b>	<b>26</b>
<b>10.</b>	<b>Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicach (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicach).</b>	<b>27</b>
<b>11.</b>	<b>Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicach ruchem kolejowym).</b>	<b>27</b>

<b>12.</b>	<b>Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.</b>	28
<b>13.</b>	<b>Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.</b>	28
<b>14.</b>	<b>Postanowienia końcowe.</b>	30
14.1.	Rozdzielnik regulaminu.	30
14.2.	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.	30
14.3.	Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.	30
<b>15.</b>	<b>Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.</b>	31
<b>16.</b>	<b>Załączniki do regulaminu.</b>	34
16.1.	Wykaz pracowników którzy przyjęli treść Regulaminu do wiadomości	34
16.2.	Plan schematyczny boczniczy kolejowej z naniesionymi wymaganymi danymi, określonymi w § 4 pkt 2 oraz kilometrację charakterystycznych punktów, urządzeń i obiektów.	38

## Skróty użyte w Regulaminie

Skrót	Stosowane w Regulaminie
M. Preymesser	M. Preymesser Logistyka Sp. z o.o. ul. Portowa 24 – 26, 44-100 Gliwice
Właściciel bocznic	M. Preymesser Logistyka Sp. z o.o. ul. Portowa 24 – 26, 44-100 Gliwice
Upoważniony pracownik właściciela bocznic	Pracownik właściciela bocznic M. Preymesser, posiadający odpowiednie kwalifikacje do prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania manewrów.
PKP PLK S.A.	Zarządca infrastruktury kolejowej, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa zarządzający liniami kolejowymi.
Dyżurny ruchu	Pracownik zarządcy linii kolejowej.
Regulamin	Regulamin pracy bocznic kolejowej M. Preymesser
Regulamin techniczny	Regulamin techniczny posterunku ruchu zarządcy infrastruktury kolejowej.
Przewoźnik	Przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych.
Operator bocznic	Operator bocznic – przedsiębiorca spełniający określone wymagania do prowadzenia ruchu na terenie bocznic kolejowej M. Preymesser
Koordynator M. Preymesser	Manager -Koordynator w sprawach dotyczących kwalifikacji zdarzeń i powiadamiania – wyznaczony przez użytkownika bocznic kolejowej otrzymujący zgłoszenie o wypadku.
Kierownik operatora bocznic	Pracownik bieżącego nadzoru. właściciela bocznic.
Kierownik manewrów	Pracownik właściciela bocznic lub firmy obsługującej bocznicę, posiadający odpowiednie kwalifikacje i odpowiadający za bezpieczne i terminowe wykonanie manewrów.
Skład manewrowy	Pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem, pojazdem drogowym, podciągarką lub zespół trakcyjny wykonujący pracę manewrową.

# 1. Postanowienia ogólne.

## 1.1. Podstawa prawna i cel opracowania Regulaminu.

### Podstawa prawna:

- 1) Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym ( tekst jednolity Dz.U. 2017 r. poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”.
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji ( tekst jednolity Dz. U. 2015 poz. 360 z późn. zm.),
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 września 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 1476),
- 4) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, sporządzonego przez jej użytkownika (Dz. Urz. MI 2010. 3.8 z dnia 26 lutego 2010 r.),
- 5) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151 poz. 987 z późn. zm.),
- 6) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. z 2014 r. poz. 867),
- 7) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 poz. 369.),
- 8) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 12 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego (Dz. U. z 2016 r. poz. 560.),
- 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych. (Dz. U. z 2015 r. poz. 46.),
- 10) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. z 2004 r., nr 212 poz. 2152, ze zm.) – (obowiązuje do października 2018 r. w stosunku do maszynistów),
- 11) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744),
- 12) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. 2017 poz. 1332 z późn. zm.),



### Cel opracowania Regulaminu:

- 1) celem opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej jest spełnienie warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających:
  - bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego;
  - bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych;
  - ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska.
- 2) ustalenie zasad i wymagań bezpiecznego prowadzenia ruchu ze stacji obsługującej na bocznicy i odwrotnie, określenie wymogów, co do obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz sposobu bezpiecznego wykonywania manewrów na bocznicy, w tym określenie obostrzeń techniczno - ruchowych wynikających z lokalnych warunków miejscowych,

### **1.2. Podstawa prawna eksploatacji bocznicy kolejowej.**

**W rozumieniu art. 4 pkt 10a<sup>1</sup> ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), M. Preymesser Logistyka Sp. z o.o. ul. Portowa 24 – 26, 44-100 Gliwice, posiada status użytkownika bocznicy kolejowej. Zgodnie z art. 5 ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym – infrastruktura kolejowa bocznicy nie jest udostępniana i posiada status infrastruktury kolejowej – prywatnej. Na terenie bocznicy nie występują drogi kolejowe nieczynne.**

Obsługa bocznicy realizowana jest na podstawie umów pomiędzy M. Preymesser, a wybranymi licencjonowanymi przewoźnikami w zależności od strategii spółki.

### **1.3. Zakres obowiązywania Regulaminu.**

Regulamin obowiązuje na bocznicy normalnotorowej **M. Preymesser Logistyka Sp. z o.o. ul. Portowa 24 – 26, 44-100 Gliwice.**

### **1.4. Użytkownik bocznicy kolejowej.**

Użytkownikiem bocznicy kolejowej jest **M. Preymesser Logistyka Sp. z o.o. ul. Portowa 24 – 26, 44-100 Gliwice.**

---

<sup>1</sup>użytkownik bocznicy kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznica kolejowa.

bocznica kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

### **1.5. Współużytkownicy bocznic kolejowej.**

Współużytkownikiem bocznic jest:

UNNERSAL - STAL Sp. z o.o.

ul. Portowa 24 – 26, 44-100 Gliwice.

### **1.6. Przeznaczenie bocznic kolejowej.**

Bocznica przeznaczona jest do wykonywania pracy techniczno-ruchowej, manewrowej w celu przyjmowania przesyłek wagonowych wszelkich materiałów - z wyłączeniem materiałów niebezpiecznych, ze szczególnym przystosowaniem do rozładunku, załadunku wyrobów stalowych.

### **1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.**

Przepisy wewnętrzne zatwierdzone przez **M. Preymesser Logistyka Sp. z o.o.:**

- 1) Przepisy wewnętrzne **M. Preymesser**, pod nazwą „Przepisy utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic **M. Preymesser Logistyka Sp. z o.o.** ul. Portowa 24 – 26, 44-100 Gliwice.
- 2) Przepisy wewnętrzne **M. Preymesser**, pod nazwą „Przepisy prowadzenia ruchu i sygnalizacji na bocznic **M. Preymesser Logistyka Sp. z o.o.** ul. Portowa 24 – 26, 44-100 Gliwice.
- 3) Przepisy wewnętrzne **M. Preymesser**, pod nazwą „Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym obowiązującym użytkownika bocznic kolejowej **M. Preymesser Logistyka Sp. z o.o.** ul. Portowa 24-26, 44-100 Gliwice.

### **1.8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ch bocznicę.**

Bocznica nie korzysta z przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica jest połączona. Bocznica nie korzysta z przepisów wewnętrznych pozyskanych od przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

## 2. Opis techniczny bocznicy kolejowej.

### 2.1. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicą jest połączona.

- 1) Bocznicą kolejową **M. Preymesser** Logistyka Sp. z o.o. ul. Portowa 24-26, 44-100 Gliwice – odgałęzia się w km 3,324 linii kolejowej nr 167 Szobiszowice – Gliwice Port, w torze nr 1 stacji Gliwice Port, rozjazdem nr 25.
- 2) Początek bocznicy ustanowiony jest:
  - km 3.648/0,00, toru stacyjnego 5P na styku za krzyżownicą rozjazdu 137.

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

Bocznicą nie posiada posterunków ruchu.

### 2.3. Lokalizacja punktu/ów zdawczo – odbiorczego/ych.

Lokalizacja i organizacja pracy punktów zdawczo odbiorczych.

Przekazywanie wagonów między przewoźnikiem a użytkownikiem bocznicy odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych bocznicy 201 poza tablicą z napisem: „PUNKT ZDAWCZY” "PUNKT ODBIORCZY" ustawioną przy torze 201 w km 0,150 toru.

Bocznicą czynna jest w dni robocze od godziny 7.00 do godziny 17.00.

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

**TABELA TORÓW**

Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość ogólna			Długość użyteczna		
		od	do	[m]	od	do	[m]
201	Zdawczo odbiorczy.	PR 137	K op.	384	K. przejj.	Z 1	256
<b>Razem</b>		<b>Długość ogólna</b>		<b>384</b>	<b>Długość użyteczna</b>		<b>256</b>

#### Legenda:

PR. – początek rozjazdu; K. op – koniec kozła oporowego (belka poprzeczna kozła);

Z 1 – sygnał Z 1 (stój) ; K. przejj. – koniec przejjazdu.

### **Pojemność bocznicy.**

Maksymalna pojemność torów eksploatowanych bocznicy wynosi:

$$256 : 14 \text{ m} = 18 \text{ Mp} = 18 \text{ wagonów o dl. 14 m}$$

Normalna pojemność bocznicy wynosi:

$$N_p = 0,6 \times M_p = 0,6 \times 18 \text{ wag} = 10 \text{ wagonów o dl. 14 m}$$

### **Pochylenia podłużne torów:**

<b>Nr toru</b>	<b>Pochylenie</b>	<b>Długość pochylenia</b>	<b>Kierunek pochylenia</b>
1	2	3	4
<b>201</b>	6,36 ‰ wzniesienia	33 m	W kierunku końca toru
	2,40 ‰ wzniesienia	83 m	
	0,74 ‰ spadku	27 m	
	0,47 ‰ spadku	83 m	
	0,00 ‰ poziom	130 m	
	1,60 ‰ wzniesienia	28 m	

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

Bocznicą nie posiada rozjazdów i skrzyżowań torów.

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

Bocznicą nie posiada wykolejnic.

#### **2.7. Uzależnienie zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.**

Ze względu na brak rozjazdów i wykolejnic – nie dotyczy.

#### **2.8. Przyporządkowanie zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.**

Bocznicą nie posiada posterunków technicznych.

#### **2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.**

Bocznicą nie posiada urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

## 2.10. Kolejowe obiekty inżyneryjne.

Bocznicą nie posiada obiektów inżyneryjnych.

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

Lp.	Nr identyf. przejazd.	Kat. przej.	strzeż/ niestrzeż.	Skrzyżowanie z torem:		Skrzyż. z drogą nr:	Oznakowanie
				nr:	km:		
1.	01-F-0.121	D	niestrzeż.	201	0.121	A Publiczna	B-20; G-3
2.	02-F-0.138	D	niestrzeż.	201	0.138	B Zakładowa	B-20; G-3

B-20 STOP; G-3 Krzyż św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym;

## 2.12. Oświetlenie bocznic kolejowej.

Tory, przejazdy i przejścia, bramy wjazdowe są oświetlone elektrycznie.

## 2.13. Punkty ładunkowe.

Przy torze nr 201 usytuowana jest hala magazynu głównego. Na jego terenie na długości toru = 112 m, możliwy jest rozładunek i załadunek wyrobów stalowych.

## 2.14. Urządzenia ładunkowe.

Na terenie hali magazynu głównego znajdują się dwie suwnice pomostowe o udźwigu 25 ton każda. Jedna z suwnic obsługuje stanowisko pierwsze, druga suwnica obsługuje stanowisko drugie.

## 2.15. Wagi wagonowe.

Wagi wagonowe na bocznicę nie występują.

## 2.16. Bramy kolejowe.

Brama wjazdowa jest ustawiona w km. 0.130 toru nr 201.

Brama wjazdowa do hali znajduje się w km 0.244 a brama wyjazdowa z hali w km. 0.356 toru nr. 201.

Za zamknięcie i otwarcie bramy wjazdowej upoważniony jest pracownik ochrony **M. Preymesser**. Za zamknięcie i otwarcie bramy wjazdowej i wyjazdowej z hali upoważniony jest mistrz zmiany **M. Preymesser**

*Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej*  
**M. Preymesser** Logistyka Sp. z o.o.

### **2.17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.**

Na torze bocznicy zachowana jest skrajnia zgodna z PN – EN 15273-3:2010.

Na terenie bocznicy nie występują tory z przekrozoną skrajnią budowli, brak jest skrajnika.

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

Bocznica nie posiada budowli i urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia.

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

1. Przed kozłem oporowym toru 201 umieszczony jest nieruchomy sygnał zamknięcia toru Z 1.
2. Sygnały zamknięcia toru Z 1 umieszczone są na bramie wjazdowej do bocznicy.
3. Słupek ukresowy W- 17 umieszczony jest w ukresie rozjazdu 137.
4. Przejazdy drogowe wewnątrzzakładowe dla ruchu kołowego osygnalizowane są Krzyżami św. Andrzeja i znakami "Stop".
5. Tablice informacyjne:
  - \* Tablica z napisem "PUNKT ZDAWCZY", "PUNKT ODBIORCZY" ustawiona jest przy torze 201;
  - \* Tarcza D1 zamknięcia toru ustawiana jest czasowo na czas wjazdu samochodów na teren hali.

### **2.20. Urządzenia i środki trakcyjne.**

Bocznica **M. Preymesser**, nie posiada własnych środków trakcyjnych.

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

Bocznica **M. Preymesser**, nie posiada taboru kolejowego własnego, dzierżawionego oraz nie posiada taboru kolejowego specjalnego.

### **2.22. Środki łączności.**

Na bocznicy istnieje łączność telefoniczna – numery telefonów wskazano w rozdziale 13.

Na bocznicy brak jest łączności radiowej. Dopuszcza się stosowanie na bocznicy łączności radiowej w ramach łączności wewnętrznej Przewoźnika kolejowego.

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

1. **Wjazd i wyjazd na bocznicę ze stacji Gliwice Port odbywa się za zgodą i porozumieniem z dyżurnym ruchu tej stacji .**
2. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą M. Preymesser, a stacją Obsługującą Gliwice Port odbywa się na zasadachjazd manewrowych.
3. Każda jazda manewrowa z torów stacji Gliwice Port na tor bocznicy uzgadniana jest pomiędzy dyżurnym ruchu nastawni dysponującej stacji Gliwice Port, pracownikiem przewoźnika kolejowego i wyznaczonym pracownikiem M. Preymesser.  
  
Po zgłoszeniu przewoźnika i otrzymaniu zgody od właściciela bocznicy, dyżurny ruchu stacji obsługującej, przygotowuje drogę przebiegu i wyprawia skład manewrowy w kierunku toru 5P za rozjazd nr 137.
4. Podczas jazdy ze stacji Gliwice Port przed wjechaniem na zwrotnicę rozjazdu 137 kierownik manewrów sprawdza czy jest ona ułożona w kierunku zasadniczym. Po upewnieniu się co do jej prawidłowego położenia kontynuuje jazdę poza zwrotnicę rozjazdu. Następnie ciągniony skład manewrowy ze stacji Gliwice Port kierownik manewrów przewoźnika kolejowego zatrzymuje na torze nr 5P za rozjazdem nr 137. Udaje się do zwrotnicy nr 137 ułożonej w położeniu zasadniczym (do jazdy na wprost) i zmienia jej ułożenie do jazdy na tory zdawczo - odbiorcze bocznicy. Po ułożeniu drogi przebiegu ustawiacz przewoźnika kolejowego poleca zepchnąć skład manewrowy na tor 201. Po zepchnięciu składu manewrowego na tor 201 ustawiacz przewoźnika przywraca ułożenie zwrotnicy rozjazdu 137 do położenia zasadniczego. Podczas wyjazdu z bocznicy, te same czynności kierownik manewrów przewoźnika wykonuje w odwrotnej kolejności, przy czym skład manewrowy z bocznicy powinien być ciągnięty po torze 201 na tor nr 5P za rozjazd nr 137 a następnie pchany na stację Gliwice Port.
5. Po zakończeniu czynności związanych z obsługą bocznicy kolejowej M. Preymesser, pracownik przewoźnika przed wyjazdem z bocznicy na tor nr 5P w kierunku stacji Gliwice Port zgłasza dyżurnemu ruchu stacji zamiar wyjazdu składu manewrowego lub lokomotywy luzem.
6. Każdorazowo po przekroczeniu przez skład manewrowy zwrotnicy nr 137 ustawiacz przewoźnika ma obowiązek sprawdzić czy zwrotnica pozostaje ułożona w położeniu zasadniczym na tor 5P.
7. Podstawienie większej niż 4, ilości wagonów wymaga uzgodnienia z przedstawicielem bocznicy Śląskie Centrum Logistyki S.A.

## **4. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.**

### **4.1. Podstawianie wagonów na bocznicy kolejowej.**

**Obsługę bocznicy można dokonywać wyłącznie lokomotywą spalinową.**

Podstawienia składów manewrowych na bocznicy dokonuje się na podstawie dwustronnych umów na obsługę zawartych pomiędzy przewoźnikiem a użytkownikiem bocznicy – M. Preymesser.

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

Zgodnie z Umową i z planem obsługi Przewoźnika kolejowego lub operatora użytkownika bocznicy.

Obsługa bocznicy może się odbywać w porze dziennej pomiędzy godziną 7<sup>00</sup> – 17<sup>00</sup>.

### **4.3. Masa hamująca składów manewrowych.**

Przy wykonywaniu manewrów wszystkie czynne hamulce zespolone powinny być włączone.

1. Rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich jednostek taboru kolejowego z czynnymi hamulcami.
2. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
3. Dla każdej zorganizowanej jazdy manewrowej należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca nie jest mniejsza od wymaganej.

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

Tor bocznicy jest zbudowany z szyn typu średniego S 49 o dopuszczalnym nacisku na szynę 220 kN/oś.

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

Na tory bocznicy zabroniony jest wjazd lokomotyw elektrycznych, oraz których nacisk na oś przekracza 22,5 t/oś.

### **4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.**

Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy może odbywać się na całej długości bocznicy, zgodnie z opisem zawartym w Rozdziale 3.

### **4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona.**

**Bocznica nie posiada własnych środków trakcyjnych.**



## **5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.**

### **5.1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe.**

Tory boczniczy M. Preymesser, stanowią jeden rejon manewrowy.

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

Prędkość jazdy po torach boczniczy nie może przekraczać:

- 5 km/h - po torze boczniczy;
- 3 km/h - przy dojeżdżaniu do punktów rozładunkowych i załadunkowych;
- 3 km/h - przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru;

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

Pracę manewrową na boczniczy przy pomocy lokomotywy wykonuje się tylko metodą odstawczą. Zabrania się wykonywania pracy manewrowej metodą odrzutu płaskiego.

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

W czasie przetaczania wagonów, lokomotywa manewrowa może znajdować się z tyłu lub z przodu składu manewrowego.

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

Sprzęganie i rozprzęganie taboru z pojazdem trakcyjnym dozwolone jest tylko na postoju.

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 lub wyjście może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.

Sygnal na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika pomiędzy taboru.

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

Jednoosobową obsadę lokomotywy manewrowej boczniczy stanowi maszynista.

Drużynę trakcyjną przewoźnika kolejowego stanowi maszynista który powinien posiadać przy sobie następujące dokumenty :

- Wykaz pracy,
- Karta znajomości szlaku,
- Prawo kierowania pojazdem trakcyjnym,
- Zezwolenie na przebywanie na obszarze kolejowym zarządcy infrastruktury,
- Aktualny wykaz ostrzeżeń stałych obowiązujący na terenie zarządcy infrastruktury,
- Druki rozkazów pisemnych,

Pojazd trakcyjny powinien być wyposażony :

- Gaśnicę p.poż.

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

Drużyna manewrowa boczniczy składa się z kierownika manewrów, i jednego manewrowego.

Manewry mogą być wykonywane jednoosobowo przez kierownika manewrów.

Drużyna manewrowa wyposażona jest w przybory sygnałowe, radiotelefony oraz odzież i sprzęt ochrony osobistej.

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

Manewry przez przejazdy i przejścia na terenie boczniczy należy wykonywać z zachowaniem szczególnych środków ostrożności. W razie pchania taboru, manewrowy lub ustawiacz powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go i podawać odpowiednie sygnały.

Niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia:

- Pogotowia Ratunkowego,
- Straży Pożarnej,
- Pogotowia Technicznego

Podczas manewrowania taboru przez przejazdy wewnątrzzakładowe należy nie pozostawiać taboru na przejeździe.

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

Przy przetaczaniu wagonów lokomotywą spalinową wszystkie czynne hamulce zespolone mają być włączone. Bez obsady hamulców w jednej grupie można przetaczać skład wagonów w ilości do 20 osi. Przy większych grupach wagonów na każde następne 10 osi musi być obsadzony 1 hamulec ręczny lub 2 zespolone.

### **5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.**

Na terenie bocznic przetaczanie taboru kolejowego może odbywać się siłą ludzką i przy użyciu ciągników drogowych.

Na terenie bocznic nie zachodzi potrzeba przetaczania wagonów siłą ludzką, ciągnikami itp. W wyjątkowych okolicznościach, gdyby jednak zaszła taka konieczność, kierownik manewrów lub inny pracownik, posiadający wymagane kwalifikacje, obowiązany jest pouczyć osoby zatrudnione przy takim manewrowaniu i nadzorować ich pracę.

Kierownik manewrów kieruje tymi manewrami i odpowiada za bezpieczeństwo zatrudnionych przy tych czynnościach pracowników.

Każdorazowo wolno przetaczać taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby można było natychmiast zatrzymać. Prędkość ta nie może przekraczać:

- 3 km/h podczas przetaczania wagonów siłą ludzką.

Na terenie bocznic odbywa się przetaczanie taboru kolejowego za pomocą podciągarki wagonów:

Na torze 201 wewnątrz hali zainstalowane są dwie przyciągarki typu NV 3 producent FEREX - ŻSO Liberec UT-7 (napęd linowy przeznaczony do przetaczania wagonów), obsługiwany przez pracowników hali.

Obsługa określona jest w Instrukcji stanowiskowej – Manewrowanie za pomocą napędów linowych.

Podczas wykonywania czynności manewrowania za pomocą napędów linowych brama wjazdowa na teren bocznic musi być zamknięta, a na torach bocznic nie mogą znajdować się pojazdy trakcyjne.

Obsługa punktu odbywa się trakcją pchaną pracownik drużyny manewrowej powinien przed wjazdem na tor upewnić się, że praca za pomocą napędów linowych nie odbywa się a liny podciągarek są nawinięte na ich bęben. Po wykonaniu w/w czynności można kontynuować jazdę manewrową na tor 201 w hali.

Po ustawieniu wagonów na punkty rozładunkowe lub załadunkowe, wagony winny zostać zabezpieczone przed zbiegnięciem przez wyłożenie płozy i zahamowanie hamulca ręcznego.

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

Dlajazd manewrowych podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych przez przewoźnika drogi przebiegu przygotowuje drużyna manewrowa przewoźnika wg czynności opisanych w Rozdziale 3 niniejszego regulaminu.

Na terenie bocznicy praca manewrowa polega na podstawianiu wagonów z toru zdawczego na punkty ładunkowe oraz z punktów ładunkowych na tor zdawczy przygotowuje drużyna manewrowa właściciela bocznicy.

### **5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.**

5.12.1. Do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem bocznicą używa płóz hamulcowych typu PL1, przeznaczonych dla szyn typu S49 pomalowanych na kolor czerwony i opisanych kolejnym numerem i skrótem Prey.

5.12.2. Płozy hamulcowe niesprawne i uszkodzone muszą być natychmiast wycofane z eksploatacji i zastąpione nowymi.

5.12.3. Minimalna ilość płóz hamulcowych = 4 sztuki.

5.12.4. Odpowiedzialnym za gospodarkę płozami jest Koordynator M. Preymesser Logistyka Sp. z o.o.

### **5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.**

Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do drużyny manewrowej:

- przewoźnika - podczas podstawiania wagonów na punkt zdawczy,
- użytkownika - bocznicą wagonów pozostawionych na punktach ładunkowych lub torze zdawczym,

Polega ono połączeniu wszystkich wagonów łączami śrubowymi oraz na zahamowaniu wagonów skrajnych hamulcem ręcznym wagonów lub podłożeniu pod koła wagonów płóz hamulcowych, po dostarczeniu płóz przez pracownika użytkownika bocznicy.

Bocznicą posiada 4 szt. płóz hamulcowych.

## **6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej.**

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

Po przyjęciu wagonów przez przedstawiciela bocznic, ten powiadamia kierującego manewrami, na który punkt ładunkowy należy podstawić przyjęte wagony.

Kierujący manewrami po zakończeniu obsługi bocznic przez przewoźnika przystępuje do zaplanowania pracy manewrowej. Ustala kolejność podstawień, oraz poszczególne ruchy manewrowe, które należy wykonać, aby wagony zostały podstawione na poszczególne punkty ładunkowe.

O kolejności zaplanowanych ruchów manewrowych powiadamia manewrowego i maszynistę lokomotywy.

Przed wyjazdem na tor zdawczy do wagonów przyjętych kierujący manewrami postępuje zgodnie z postanowieniami Rozdziału 5 ustęp 5.11 niniejszego regulaminu.

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

Podczas obsługi punktu zdawczo-odbiorczego drogi przebiegu przygotowują: dyżurny ruchu nastawni „Gliwice Port” i drużyna manewrowa przewoźnika w zakresie określonym w Rozdziale 3.

Czynności manewrowe związane z podstawieniem i zabranieniem wagonów wykonuje drużyna manewrowa przewoźnika, zabezpieczenie przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami określonymi w Rozdziale 5 ustęp 5.13.

Czynności związane z przygotowaniem dróg przebiegu, czynnościami manewrowymi i zabezpieczeniem przed zbiegnięciem dla jazd manewrowych w obrębie bocznic wykonuje drużyna manewrowa użytkownika bocznic.

### **6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.**

Przed podstawieniem lub zabranieniem wagonów na lub z punktu ładunkowego drużyna manewrowa użytkownika bocznic powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowych o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.

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

- 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
- 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,

- 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
- 4) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru,
- 6) sprawdzić czy przy torze komunikacyjnym i wyciągowym nie znajduje się jakiś ładunek w skrajni taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
  - a) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt. b),
  - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziarna itp ),
- 7) upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

Sprawdzenia wymienione w ppkt 4), 5), 6) i 7) powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

W czasie wykonywania manewrów drzwi wagonów powinny być zamknięte, a części ruchome zabezpieczone przed możliwością wypadnięcia .

#### **6.4. Ważenie wagonów.**

Na boczniczy nie odbywa się ważenie wagonów.

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

1. Przygotowanie boczniczy do pracy w warunkach zimowych należy do obowiązków użytkownika boczniczy.
2. Przed okresem zimowym tj. do 15 listopada w wyznaczonym miejscu winny być zgromadzone następujące materiały i sprzęt:
  - smar zimowy do smarowania rozjazdów,
  - łopaty, miotły, skrobaczki i szczotki do czyszczenia rozjazdów, piasek do posypywania dróg dojazdu i międzytorzy,
  - sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać.W/w materiały powinny być utrzymane w ciągłej gotowości do użytku.  
Obowiązuje zakaz używania soli do rozmrażania rozjazdów i części rozjazdowych.
3. Użytkownik boczniczy M. Preymesser, wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.

4. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na bocznicach 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 bocznic jest wyznaczony pracownik bocznic M. Preymesser.
6. Przed przystąpieniem do pracy manewrowej pracownicy zatrudnieni przy manewrach oprócz wykonywania normalnych czynności powinni sprawdzić czy:
  - a) miejsca śliskie i niebezpieczne zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracy manewrowej, oraz czy nie ma innych przeszkód stwarzających niebezpieczeństwo poruszania się pracowników i przetaczanego taboru,
  - b) manewry nie będą zagrażać pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu przeszkód zimowych,
  - d) sygnały, wskaźniki i tablice ostrzegawcze będą widoczne dla pracowników wykonujących manewry.

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

1. Wstęp na teren bocznic jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.
2. Pracownik wykonujący czynności na bocznicach powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie bocznic i wykonywania swych obowiązków.
3. Każdy pracownik zatrudniony na bocznicach powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie.
4. Zabrania się pracownikom bocznic:
  - chodzenia po torze o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
  - przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
  - chodzenia pomiędzy taborem i rampą, magazynem, zasiekami itp.,
  - przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
  - zbliżania się w skrajnie będących w ruchu wagonów,
  - 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 10 metrów,

- przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 metrów,
  - 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 i materiałach złożonych na międzytorzach lub pozostawionych po dokonywanych robotach,
  - jazdy wszelkimi pojazdami (rower, motocykl, wózek akumulatorowy) 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 naj krótszą prostopadle do osi toru.
  7. Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.
  8. Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej:
    - a) 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 i zasieków,
      - przebywać na stopniach bocznych lokomotywy.
    - b) przy przetaczaniu wagonów na torach bocznicy 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 opuszczenia 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.



## 7. Organizacja obsługi punktu zdawczo – odbiorczego.

### 7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie/tach zdawczo-odbiorczych.

1. Przekazywanie przez Przewoźnika kolejowego wagonów ładownych (przesyłek wagonowych) i próżnych przeznaczonych dla bocznic M. Prymesser, odbywa się na torze zdawczo - odbiorczym.
2. Ze strony Przewoźnika kolejowego wagony przekazuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznic, a ze strony bocznic wagony przyjmuje upoważniony pracownik bocznic.
3. Wagony przekazywane są przez Przewoźnika kolejowego dokument przekazania wagonów w trzech egzemplarzach. W wykazach muszą być zamieszczone pełne numery przekazywanych wagonów. Po dokonaniu przekazania wagonów jeden egzemplarz wykazu otrzymuje przedstawiciel bocznic.
4. Obowiązkiem przedstawiciela użytkownika bocznic odbierającego, przyjmującego wagony - przesyłki jest sprawdzenie stanu przesyłki i wagonów.

W szczególności należy zwrócić uwagę na:

- uszkodzenia lub braki w przesyłkach,
  - stan plomb na wagonach i przesyłkach,
  - czy wagony są prawidłowo załadowane,
  - czy wagony próżne są należycie oczyszczone,
  - czy nieaktualne napisy i nalepki zostały przez przewoźnika usunięte,
  - zgodność numerów wagonów z wykazem zdawczym dokument przekazania wagonów – wykaz zdawczy oraz listów przewozowych,
  - stan techniczny podstawionych wagonów i ich wyposażenie (luźne części wagonowe ),
  - stan nadwozi przyjmowanych wagonów zarówno ładownych jak próżnych w celu stwierdzenia ewentualnych uszkodzeń i usterek.
5. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości, braki, uszkodzenia nadwozi wagonów należy odnotować dokument przekazania wagonów – wykaz zdawczy oraz listów przewozowych w rubryce "uwagi" potwierdzając zapis podpisem zdającego (Przewoźnika kolejowego) i przyjmującego (posiadacza) na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego.
  6. Przy przekazywaniu przesyłek celnych winna być umieszczona adnotacja w dokumentach przekazania wagonów – wykaz zdawczy oraz listów przewozowych o następującej treści: "Przesyłka do oclenia - rozładunek tylko w obecności funkcjonariusza celnego".

7. W razie stwierdzenia częściowego braku lub uszkodzenia przesyłki przedstawiciel boczniczy żąda komisyjnego ustalenia stanu przesyłki z przedstawicielem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – nastawni „Gliwice Port” oraz sporządzenia odpowiedniego protokołu z ustalenia stanu przesyłki, którego kopię otrzymuje przedstawiciel boczniczy.
8. Wszystkie wagony ładowne, które powinny przybyć na bocznicę plombowane plombami nadawcy, a przybyłe bez plomb, z plombami nieczytelnymi i lub zmienionymi, np. plombami stacji pośrednich, powinny być otwarte komisyjnie celem sprawdzenia przesyłki. Wynik sprawdzenia należy potwierdzić protokolarnie.
9. Obowiązek odnotowywania w dokumentach przekazania wagonów – wykaz zdawczy oraz listów przewozowych usterek stanu technicznego wagonów jest związany z odpowiedzialnością posiadacza boczniczy, z której wynika, że wszelkie usterki, z którymi wagony próżne i ładowne przybyły na bocznicę, a które nie zostały odpisane w dokumentach przekazania wagonów – wykaz zdawczy oraz listów przewozowych obciążają użytkownika boczniczy.
10. Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla boczniczy oraz po podpisaniu dokumentu przekazania wagonów – wykaz zdawczy oraz listów przewozowych przez przedstawiciela Przewoźnika kolejowego i boczniczy, za stan wagonów - przesyłek odpowiada użytkownik boczniczy.

## **7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt/y zdawczo-odbiorczy/e.**

1. Przekazywanie wagonów gotowych do zabrania przez Przewoźnika kolejowego próżnych i ładownych odbywa się na torze zdawczo - odbiorczym.
2. Ze strony użytkownika boczniczy wagony przekazuje upoważniony Pracownik M. Preymesser, lub Operator boczniczy, a ze strony Przewoźnika kolejowego wagony przyjmuje ustawiacz drużyny manewrowej Przewoźnika kolejowego.
3. Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie wykazu „Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania”, sporządzonego przez przedstawiciela boczniczy.
4. Sporządzone zawiadomienie „Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania” wyznaczony pracownik użytkownika boczniczy doręcza pracownikowi Przewoźnika kolejowego.
5. Pracownik ten potwierdza odbiór zawiadomienia wpisując na wszystkich egzemplarzach „Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania” datę i godzinę doręczenia.
6. Przyjmujący wagony ze strony Przewoźnika kolejowego (ustawiacz) obowiązany jest dopilnować, aby wagony przekazywane przewoźnikowi były przygotowane w następujący sposób:
  - wagony muszą być należycie oczyszczone,
  - wagony ładowne prawidłowo załadowane,

- nieaktualne napisy i nalepki usunięte przez użytkownika bocznicy,
  - części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
  - numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadanym zawiadomieniem „Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania”.
8. Wszelkie usterki i nieprawidłowości powinny być odnotowane na wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia i podpisane przez obie strony, tj. zdającego i przyjmującego. Jeden egzemplarz pozostaje dla bocznicy, dwa zabiera pracownik Przewoźnika kolejowego.

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

Użytkownik bocznicy M. Preymasser, nie nadaje do przewozu i nie przyjmuje towarów niebezpiecznych.

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

Utrzymanie torów, rozjazdów i innych urządzeń kolejowych należy do obowiązków M. Preymasser. Utrzymania, bieżących napraw oraz kapitalnych remontów torów, rozjazdów i innych urządzeń na bocznicy dokonują wyspecjalizowane jednostki posiadające odpowiednie uprawnienia na zlecenie M. Preymasser. Obchody torów wykonywane są zgodnie z obowiązującymi Instrukcjami. W czasie wykonywania robót torowych należy zachować szczególną ostrożność.

Prowadzący roboty przed przystąpieniem do nich powinien porozumieć się z Koordynatorem M. Preymasser, celem zapoznania się z organizacją i planem pracy. Remontowana część układu torowego winna być właściwie osygnalizowana zgodnie z instrukcją.

Oględziny torów i rozjazdów w terminach przewidzianych we właściwej Instrukcji przeprowadza/ją pracownik/cy posiadający właściwe uprawnienia. Wynik oględzin należy odnotować w Dzienniku oględzin rozjazdów – który znajduje się u Koordynatora M. Preymasser.

O stwierdzonych uszkodzeniach toru lub rozjazdów oraz wprowadzonych ograniczeniach należy powiadomić Koordynatora M. Preymasser. Fakt stwierdzenia usterek (uszkodzeń) jak również ich usunięcie należy odnotować w Dzienniku oględzin rozjazdów, torów i skrzyżowań torów.

Na każdą pracę związaną z bieżącym utrzymaniem torów i rozjazdów musi wyrazić zgodę Koordynator M. Preymasser. Miejsce robót musi być osygnalizowane zgodnie z przepisami wewnętrznymi „Przepisy prowadzenia ruchu i sygnalizacji na bocznicy M. Preymasser.

W przypadku prac naprawczych i remontowych nawierzchni kolejowej, wymagających wprowadzenia zmian i obostrzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego wykonawca prac jest zobowiązany sporządzić Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów podczas wykonywania robót, który należy uzgodnić z operatorem bocznicy i zatwierdzić w M. Preymasser.

Uwaga: Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym, przy utrzymaniu urządzeń bocznicy jak również pracownicy nie związani z powyższymi czynnościami obowiązani są do natychmiastowego zgłoszenia o wszelkich zauważonych usterkach zagrażających bezpieczeństwu ruchu na bocznicy oraz mogących zakłócić tok pracy Zakładu.

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

Charakterystykę stanowisk bezpośrednio związanych z ruchem kolejowym wraz z określeniem wymogów zdrowotnych jak również zagadnienia dotyczące szkoleń i egzaminów pracowników związanych z ruchem kolejowym reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych. (Dz. U. Nr 46 z 12.01.2015 r.),

Utrzymanie infrastruktury zleca wyspecjalizowanym jednostkom posiadającym odpowiednie uprawnienia.

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

### **Obowiązki Koordynatora M. Preymasser:**

- uczestniczy w komisjach i naradach dotyczących techniki i bezpieczeństwa ruchu oraz przebudowy i modernizacji bocznicy,
- współpracuje z przewoźnikiem obsługującym bocznicę oraz kierownikiem manewrów,
- utrzymuje w aktualnym stanie niniejszy regulamin bocznicy kolejowej oraz instrukcje dotyczące ruchu kolejowego,
- nadzoruje firmę zewnętrzną odpowiedzialną za stan techniczny bocznicy.

## 12. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.

Postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym jest określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 poz. 369).

Zdarzenia powstałe na boczniczy kolejowej M. Preymasser, reguluje: Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej M. Preymasser.

## 13. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicza kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.

Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A..

Nazwa	Siedziba	Nr telefonu

### Wykaz adresów i numerów telefonów przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę

Nazwa	Siedziba	Nr telefonu

**Wykaz adresów i numerów telefonów M. Preymasser.**

Nazwa	Siedziba	Nr telefonu

**Wykaz adresów i numerów telefonów firm obsługujących bocznice.**

Nazwa	Siedziba	Nr telefonu

**Wykaz pozostałych adresów i numerów telefonów.**

<b>Nazwa</b>	<b>Siedziba (adres)</b>	<b>Nr telefonu</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

## 14. Postanowienia końcowe.

### 14.1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin sporządzono w 8 jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

M. Preymasser.	4 egz.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	2 egz.
Licencjonowany przewoźnik	1 egz.
Urząd Transportu Kolejowego	1 egz.

### 14.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

1. Regulamin niniejszy jest wyłącznie do użytku służbowego pracowników zatrudnionych w transporcie kolejowym bocznic, pracowników licencjonowanego przewoźnika i zarządcy,
2. Wszystkie nowo sporządzone zmiany do regulaminu należy wprowadzić po pisemnym uzgodnieniu z Zarządcą infrastruktury, z którą bocznic jest połączona,
3. Regulamin powinien być utrzymany w stanie aktualnym i na bieżąco aktualizowany w stosunku do zmieniających się postanowień oraz w stosunku do zmian w transporcie kolejowym bocznic.
4. Za utrzymanie regulaminu w stanie aktualnym odpowiada właściciel bocznic,
5. Każda zmiana w regulaminie dokonywana jest przez właściciela bocznic, która zobowiązany jest do pisemnego powiadomienia o zmianach podmiotów wymienionych w pkt 14.1.

### 14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

1. Regulamin pracy bocznic kolejowej obowiązuje od dnia zatwierdzenia przez właściciela bocznic,
2. Treść regulaminu powinni przyjąć do wiadomości wszyscy pracownicy związani z pracą przewozową, eksploatacyjną i utrzymaniową bocznic, potwierdzając własnoręcznym podpisem.

### 15. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.

Dotyczy		Wniesiona zmiana (uzupełnienie)	Data wprowadzenia ważności	Data i podpis
str.	punktu			wprowadzającego zmianę
1	2	3	4	5



Dotyczy		Wniesiona zmiana (uzupełnienie)	Data wprowadzenia ważności	Data i podpis
str.	punktu			wprowadzającego zmianę
1	2	3	4	5

<b>Dotyczy</b>		<b>Wniesiona zmiana (uzupełnienie)</b>	<b>Data wprowadzenia ważności</b>	<b>Data i podpis</b>
<b>str.</b>	<b>punktu</b>			<b>wprowadzającego zmianę</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>

**WYKAZ PRACOWNIKÓW, KTÓRZY PRZYJĘLI TREŚĆ REGULAMINU  
DO WIADOMOŚCI**

<b>Data</b>	<b>Nazwisko i imię</b>	<b>Stanowisko</b>	<b>Podpis</b>	<b>Uwagi</b>



**WYKAZ PRACOWNIKÓW, KTÓRZY PRZYJĘLI TREŚĆ REGULAMINU  
DO WIADOMOŚCI**

<b>Data</b>	<b>Nazwisko i imię</b>	<b>Stanowisko</b>	<b>Podpis</b>	<b>Uwagi</b>

## 16. Załączniki do regulaminu.

16.	<b>Załączniki do regulaminu.</b>	
16.1.	Plan schematyczny boczniczy kolejowej z naniesionymi wymaganymi danymi, określonymi w § 4 pkt 2 oraz kilometrację charakterystycznych punktów, urządzeń i obiektów.	44