

Schavemaker Invest Sp. z o.o.
ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie
NIP: 896-137-32-90, REGON: 933013339
(1)

Egz. Nr
1

REGULAMIN

pracy boczniczy kolejowej

SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o.
ul. Fabryczna 1
55-080 Kąty Wrocławskie

Regulamin sporządzono w 6 (sześciu) jednobrzmiących egzemplarzach

Regulamin zawiera⁸¹..... stron ponumerowanych

Uzgodniono:


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
58-302 Wałbrzych, ul. Parkowa 9

12E557-705-08/2019

Ważny do dnia 28.02.2019

DYREKTOR
wz.

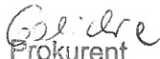
mgr Roman Białobrzycki
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych

ZATWIERDZAM

28.02.2019

Przemysław Zemła

Prokurent
Schavemaker Invest Sp. z o.o.

Alina Galicka

Prokurent
Schavemaker Invest Sp. z o.o.

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I.....	6
1. POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	6
1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU	6
1.2. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU	6
1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY	6
1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	6
1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓLUŻYTKOWNICY	6
1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY	7
1.7. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH.....	7
ROZDZIAŁ II	8
2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY	8
2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY	8
2.2. OKREGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA	8
2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH.....	8
2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNICOWYCH	9
2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW	10
2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	11
2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE.....	12
2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	12
2.9. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	12
2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE.....	12
2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE.....	12
2.12. WAGI WAGONOWE	12
2.13. BRAMY KOLEJOWE	12
2.14. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA.....	12
2.15. PLACE SKŁADOWE I ZASIEKI	13
2.16. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE	13
2.17. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	13
2.18. TABOR KOLEJOWY	13
2.19. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI.....	13
ROZDZIAŁ III.....	14
3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA.....	14
3.1. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY	14
3.2. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY	14
ROZDZIAŁ IV.....	16
4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	16
4.1. PODSTAWIANIE WAGONOW NA BOCZNICĘ	16
4.2. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA.....	16
4.3. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH	16
4.4. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA TOR KOLEJOWY	17
4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH.....	17
4.6. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH..	17
4.7. RUCH LOKOMOTYWY UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA	17
ROZDZIAŁ V	18
5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	18
5.1. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE	18

5.2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJO- WYCH PO TORACH BOCZNICY	18
5.3. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	18
5.4. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM.....	19
5.5. SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW	19
5.6. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE	19
5.7. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	19
5.8. JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN.....	19
5.9. DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCÓW RECZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOLONYCH.....	19
5.10. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW.....	19
5.11. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC.....	20
5.12. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE	20
5.13. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM.....	20
ROZDZIAŁ VI.....	22
6. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY.....	22
6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ.....	22
6.2. ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ.....	22
6.3. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	23
6.4. WAŻENIE WAGONÓW	23
6.5. PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH.....	23
6.6. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH.....	24
ROZDZIAŁ VII	26
7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO.....	26
7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM...26	
7.2. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKO- WYCH NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM.....	26
7.3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA.....	27
7.4. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH.....	28
ROZDZIAŁ VIII.....	30
8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	30
8.1. CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I POSTĘPOWANIE Z NIMI	30
8.2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ	30
8.3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH ORAZ	

OBSŁUDZE URZĄDZEŃ DO NAPEŁNIANIA I OPRÓŻNIANIA ZBIORNIKÓW TRANSPORTOWYCH.....	32
8.4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO.....	32
ROZDZIAŁ IX.....	33
9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY	33
9.1. REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY KOLEJO- WEJ BOCZNICY	33
ROZDZIAŁ X.....	34
10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW	34
10.1. KWALIFIKACJE, SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE... 34	
10.2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO	34
10.3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA DOKUMENTACJA... 34	
10.4. BADANIA LEKARSKIE.....	35
ROZDZIAŁ XI.....	36
11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY.....	36
11.1. KIEROWANIE PRACĄ BOCZNICY I SPRAWOWANIE NADZORU NAD WYKONYWANIEM PRACY MANEWROWEJ	36
11.2. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM	36
ROZDZIAŁ XII	38
12. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI	38
12.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	38
12.2. ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU	38
12.3. POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU	38
12.4. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA.....	38
12.5. ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU	39
12.6. SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ... 39	
ROZDZIAŁ XIII.....	40
13. ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW DRÓG KOLEJOWYCH.....	40
13.1. DZIAŁANIA PODEJMOWANE W SYTUACJACH WYJĄTKOWYCH I W TRUDNYCH WARUNKACH.....	40
13.2. TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYN POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM.	41
13.3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ:.....	41
13.4. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW:	41
ROZDZIAŁ XIV	42
14. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW.....	42
14.1. ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA	42
14.2. PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ.....	42
ROZDZIAŁ XV	43
15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.....	43
15.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU	43
15.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	43
15.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA	43

ROZDZIAŁ XVI.....	44
16. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU	44
ROZDZIAŁ XVII	45
17. WYKAZ PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI REGULAMINU PRACY BOCZNICY ...	45
ROZDZIAŁ XVIII	46
18. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU	46
18.1. ZAŁĄCZNIK NR 1 – KLASY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WEDŁUG RID ..	46
18.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 – WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WYSOKIEGO RYZYKA (TWR)	47
18.3. ZAŁĄCZNIK NR 3 – STAŁE OZNACZENIA OSTRZEGAWCZE NA WAGONACH WYMAGAJĄCYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ OSTROŻNOŚCI PRZY WYKONYWANIU MANEWRÓW	48
18.4. ZAŁĄCZNIK NR 4 – WZORY NALEPEK OSTRZEGAWCZYCH.....	51
18.5. ZAŁĄCZNIK NR 5 – SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ.....	57
18.6. ZAŁĄCZNIK NR 6 – PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	80
18.7. ZAŁĄCZNIK NR 7 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	81

ROZDZIAŁ I

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Niniejszy „Regulamin pracy boczniczy kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie” zwany dalej w skrócie Regulaminem, został sporządzony na podstawie postanowienia § 6 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. z 2015r., poz. 360 z późniejszymi zmianami) w związku z wymogiem postawionym przez Art. 19 ust. 3 pkt 4) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117, z póź. zm.).
2. Treść niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej jest opracowana zgodnie z Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika (Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury Nr 3 z 26 lutego 2010, poz. Nr 8).
3. W niniejszym „Regulaminie pracy boczniczy kolejowej” uwzględniono również postanowienia:
 - 1) Regulaminu technicznego stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.

1.2. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Celem opracowania regulaminu jest określenie warunków technicznych, organizacyjnych, obsługi boczniczy, jej punktów ładunkowych zapewniających bezpieczeństwo osób, taboru i ładunku podczas wykonywania i prowadzenia ruchu kolejowego oraz sprawnego wykonywania zadań na boczniczy.

1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY

Podstawą eksploatacji boczniczy jest:

1. Świadectwo Bezpieczeństwa wydane przez Urząd Transportu Kolejowego, które potwierdza zgodność do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na boczniczy.
2. Regulamin pracy boczniczy kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie.

1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

1. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio z eksploatacją i transportem kolejowym boczniczy oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓLUŻYTKOWNICY

1. Bocznicę użytkuje SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie.
2. W dalszej treści Regulaminu bocznicza będzie określana skróconą nazwą „SCHAVEMAKER”.
3. Stałych współużytkowników boczniczy nie ma.
4. Zgodę na współużytkowanie boczniczy wyraża posiadacz boczniczy i przedkłada deklarację na współużytkowanie zainteresowanym licencjonowanym przewoźnikom.

1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY

1. Bocznicą kolejową „SCHAVEMAKER” stanowiącą Obiekt Infrastruktury Usługowej OIU, przeznaczoną jest do:
 - 1) przyjmowania przesyłek wagonowych z materiałami, urządzeniami i produktami do planowej działalności terminala;
 - 2) przyjmowania wagonów próżnych pod załadunek towarów od przewoźników;
 - 3) przyjmowania wagonów ładownych do rozładunku od przewoźników;
 - 4) podstawiania przyjętych wagonów na punkty ładunkowe bocznicy i zabierania ich z tych miejsc;
 - 5) ładowania towarów do podstawionych wagonów na punktach ładunkowych bocznicy;
 - 6) rozładunku towarów z podstawionych wagonów na punkty ładunkowe;
 - 7) zdawania wagonów ładownych i próżnych przewoźnikom kolejowym.

1.7. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH

Użytkownik bocznicy posiada i stosuje przepisy wewnętrzne, obejmujące swym zakresem całą bocznicę:

1. Instrukcja o wykonywaniu pracy manewrowej Sm-1.
2. Przepisy wewnętrzne utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy.

ROZDZIAŁ II

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY

2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY

1. Bocznicą kolejową „SCHAVEMAKER” jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się na stacji Kąty Wrocławskie, położonej na linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 274 Wrocław Świebodzki– Zgorzelec.
2. Bocznicą kolejową „SCHAVEMAKER” odgałęzia się na stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie rozjazdem krzyżowym pojedynczym nr 3, od toru stacyjnego nr 1, w km 20,238.00 linii PKP PLK S.A. nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec.
3. Początek bocznic, stanowiący punkt styku dróg kolejowych pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a bocznicą kolejową „SCHAVEMAKER”, położony jest na styku za krzyżownicą rozjazdu nr 3a w km 0,016.00 toru bocznicowego nr 101.

2.2. OKREGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA

1. Bocznicą kolejową stanowi jeden okręg nastawczy.
2. Posterunku ruchu na i przy bocznicę nie ma.

2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH

1. Punkty zdawczo odbiorcze bocznicę kolejowej zlokalizowane są na torach nr 102 i 103.
2. Miejsca punktów zdawczo-odbiorczych oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi: po prawej stronie toru nr 103:
 - 1) dla toru nr 103 po lewej stronie tego toru w jego 0,050.00 km;
 - 2) dla toru nr 102 po lewej stronie tego toru w jego 0,033.00 km.

2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNIKOWYCH

1. Wykaz torów bocznicowych i ich przeznaczenie.

WYKAZ TORÓW												
Nr toru	Nazwa toru i przeznaczenie	Granica toru od – do	długość całkowita	długość użyteczna			rodzaj			pojemność (w wagonach o długości 15 m)	uwagi	
				od	do	[m]	szyny (typ)	podkłady	podsyпка			
101	Dojazdowo-odstawczy	ŚR3 - KO	261	U103	KO	65	S49	betonowe	tluczeń	tluczeń	4	Dzierżawiony od PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych
101a	Ochronny	S101 - KO	66	--	--	--	S49	drewniane	tluczeń	tluczeń	--	Dzierżawiony od PKP PLK S.A. IZ Wałbrzych
102	Ładunkowo-rozładunkowy; zdawczo-odbiorczy	S103 - KO	642	PKT zdaw.-odb	KO	609	S49	betonowe	tluczeń	tluczeń	40	Na terenie bocznic
103	Ładunkowo-rozładunkowy; zdawczo-odbiorczy	S102 - KO	655	PKT zdaw.-odb	KO	605	S49	betonowe	tluczeń	tluczeń	40	Na terenie bocznic
RAZEM			1624			1279					84	

Objaśnienia skrótów:

- KO - koziół oporowy
- ŚR - środek rozjazdu
- S - styk przedglicowy rozjazdu
- U - ukres rozjazdu
- PKT zdaw.-odb - punkt zdawczo-odbiorczy

2. Parametry techniczne torów.

Nr toru	Nazwa/przeznaczenie toru	Typ nawierzchni	Minimalny promień łuku toru	Maksymalna prędkość techniczna jazdy po torze w km/h	Rodzaj toru	Tor posiada	
						Izolację torową	Urządzenia do zwalniania przebiegów
1.	2.	3.	4.	5.	7.	8.	9.
101	Dojazdowo-odstawczy	S49	R=350	5	klasyczny	nie	nie
101a	Ochronny	S49	Na odcinku prostym	5	klasyczny	nie	nie
102	Ładunkowo-rozładunkowy; zdawczo-odbiorczy	S49	R=180	5	klasyczny	nie	nie
103	Ładunkowo-rozładunkowy; zdawczo-odbiorczy	S49	R=190	5	klasyczny	nie	nie

3. Pochylenia podłużne torów na bocznicach.

Nr toru	Rodzaj pochylenia podłużnego toru wg kilometrażu	Wielkość pochylenia w ‰	Na długości w metrach
1.	2.	3.	4.
101	spadek	2,5	128,00
	spadek	2,0	33,00
	spadek	3,00	100,00
101a	poziom	0,0	66,00
102	spadek	1,5	170,00
	poziom	0,0	472,00
103	spadek	2,0	180,00
	poziom	0,0	475,00

2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW

1. Rodzaje, typ i parametry techniczne dotyczące bocznicowych rozjazdów.

Lp.	Numer rozjazdu	Rodzaj rozjazdu	Typ szyn	Promień	Skos rozjazdu	Podrozjazdnice	Podsypka	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	10.
1	101	Rzp	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	Własność PKP PLK S.A.
2	102	Rzp	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	Własności PKP PLK S.A.
3	103	Rłs	S49	215	1:4,8	drewniane	tłuczeń	Własności użytkownika bocznic

2. Zasadnicze położenie, sposób obsługi (nastawiania), uzależnienia rozjazdów.

Numer rozjazdu	Położenie zasadnicze rozjazdu	Sposób przestawiania: „e” – elektryczny „r” – ręczny,	Obowiązek przestawienia zwrotnicy należy do	Przystosowanie zwrotnicy do lokalnego nastawiania	Wyposażenie rozjazdu w latarnię	Uzależnienia kluczowe
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Rozjazd odgałęziający bocznice, zlokalizowany poza bocznica, na terenie zarządcy PKP PLK S.A. stacji Kąty Wrocławskie						
3	Po torze stacyjnym nr 2 stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie	e	Dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie			
Rozjazdy na terenie bocznicy						
101	Na tor nr 101a	e	Dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie	nie	nie	Włączony do systemu zależnościowego urządzeń srk stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie
102	Po torze nr 101	r	drużyna manewrowa przewoźnika	tak	tak	nie uzależniona
103	Po torze nr 101	r	drużyna manewrowa przewoźnika	tak	tak	nie uzależniona

3. Układ torowy bocznicy z uwzględnieniem punktów ładunkowych oraz innych urządzeń infrastruktury kolejowej został przedstawiony na planie sytuacyjnym bocznicy stanowiącym Załącznik Nr 7, będący integralną częścią niniejszego Regulaminu.

2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

- Na bocznicy urządzeniami zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym są:
 - światlna tarcza manewrowa Tm1, zlokalizowana w km 0,054.00 toru nr 101, po prawej jego stronie,
 - elektryczny napęd zwrotnicy rozjazdu nr 101;
 - czujnik obecności koła 101/3;
 - czujnik obecności koła 101a.

W/w urządzenia włączone są do systemu zależnościowego urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie. Urządzenia jak w ppkt. 1) i 2) obsługiwane są na drodze elektrycznej przez dyżurnego ruchu tej stacji.
- Zabezpieczeniem przed nie uzgodnionymi wyjazdami z bocznicy na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest ułożenie uzależnionej systemem zależnościowym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie zwrotnicy rozjazdu nr 101 w położeniu zasadniczym kierującym na tor nr 101a, oraz światlna tarcza manewrowa Tm1.
- Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym na bocznicy kolejowej przedstawiono na planie schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym bocznicy, stanowiącym Załącznik nr 6 do niniejszego Regulaminu.

4. Na boczniczy w pomieszczeniu nadzorującego bocznicę – Kierownika ds. kolejowych, znajduje się jedna zapasowa spona iglicowa.
5. Za stan spony iglicowej odpowiedzialny jest Kierownik ds. kolejowych.

2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

1. Na boczniczy kolejowych obiektów inżynierskich nie ma.

2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH

1. Na terenie boczniczy przejazdów kolejowych i przejść dla pieszych nie ma.

2.9. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Tory, teren boczniczy i obiekty oświetlane są w porze ciemnej światłem elektrycznym rozmieszczonym na całym terenie boczniczy, załączanym automatycznie przekaźnikiem zmierzchowym.
2. Oświetlenie zewnętrzne torów boczniczy musi być bezwzględnie włączone w porze ciemnej lub w warunkach ograniczonej widzialności na czas wykonywania pracy manewrowej i czynności ładunkowych.

2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE

1. Punkty ładunkowe dla załadunku i rozładunku wagonów zlokalizowane na torach nr 102 i 103, na długościach użytecznych tych torów.

2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE

1. Na boczniczy do rozładunków i załadunków wagonów eksploatowane są samojezdne manipulatory kontenerowe typu Reachstacker oraz inne wózki jezdniowe z napędem silnikowym z mechanicznym napędem podnoszenia.

2.12. WAGI WAGONOWE

1. Na terenie boczniczy wag wagonowych nie ma.

2.13. BRAMY KOLEJOWE

1. Na terenie boczniczy zlokalizowane są bramy:
 - 1) brama przesuwana ogrodzenia zewnętrznego przecinająca tory nr 101 i 103, zlokalizowana w km 0,030.00 toru nr 103 i w km 0,158.00 toru nr 101;
 - 2) brama dwuskrzydłowa ogrodzenia zewnętrznego przecinająca tor nr 101, zlokalizowana w km 0,186.00 toru nr 101

2.14. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA

1. Na terenie boczniczy w obrębie jej torów nie ma obiektów budowlanych w granicach skrajni o parametrach wg PN-69K-02057, Wytycznych UIC oraz przepisów wewnętrznych utrzymania nawierzchni kolejowej na boczniczy.

2.15. PLACE SKŁADOWE I ZASIEKI

1. Na terenie bocznicy zlokalizowany jest plac składowy na długości użytecznej toru nr 103, przyległy do tego toru.

2.16. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE

2. Na terenie bocznicy jest świetlna tarcza manewrowa Tm1, zlokalizowana w km 0,054.00 toru nr 101, po prawej jego stronie.
3. Na terenie bocznicy znajdują się sygnały zamknięcia toru „Z1”, zlokalizowane na:
 - 1) bramach ogrodzenia zewnętrznego bocznicy, wskazanych w pkt 2.13 ppkt1) i 2) ;
 - 2) na początku ławy piaskowej, przed kozłem oporowym końca toru nr 101;
 - 3) na początku ławy piaskowej, przed kozłem oporowym końca toru nr 101a;
 - 4) na zakończeniach torów nr 102 i 103.
3. Miejsca punktów zdawczo-odbiorczych oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi: po prawej stronie toru nr 103:
 - 1) dla toru nr 103 po lewej stronie tego toru w jego 0,050.00 km;
 - 2) dla toru nr 102 po lewej stronie tego toru w jego 0,033.00 km.
4. Wskaźniki na terenie bocznicy znajdują się:
 - 1) wskaźnik oznaczający granicę bezpiecznego pozostawienia taboru na torach /słupek kresowy - wskaźnik W-17 koloru biało czerwonego/ znajduje się w ukresach wszystkich rozjazdów,
 - 2) na zwrotnicach rozjazdów nr 102 i 103, umieszczone są wskaźniki zwrotnicowe „W”, oznaczające kierunek jazdy przez ułożoną zwrotnicę rozjazdu w postaci tarczy nieoświetlonej w porze ciemnej.

2.17. URZADZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

1. Użytkownik bocznicy nie eksploatuje żadnych urządzeń i środków trakcyjnych służących do wykonywania pracy manewrowej.

2.18. TABOR KOLEJOWY

1. Bocznica nie posiada i nie dzierżawi taboru kolejowego.
2. Bocznica nie posiada urządzeń i środków do utrzymania taboru kolejowego.

2.19. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznica posiada łączność telefoniczną ogólnoużytkową.
2. Bocznica nie jest wyposażona we własne urządzenia radiolączności.
3. W czasie obsługi bocznicy i wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika, stosowana jest radiolączność manewrowa przewoźnika wykonującego pracę manewrową.

ROZDZIAŁ III

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

3.1. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Obsługa bocznicy dokonywana jest ze stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie na zasadach jazdy manewrowej wg organizacji i zasad manewrów obowiązujących w PKP PLK S.A. oraz regulaminu technicznego tej stacji, po omówieniu tej organizacji przez kierującego manewrami przewoźnika obsługującego bocznice z dyżurnym ruchu tej stacji.
2. Skład manewrowy do obsługi bocznicy wjeżdża na bocznice z torów stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie z drużyną manewrową przewoźnika obsługującego w danym momencie bocznice.
3. Skład manewrowy do obsługi bocznicy ze stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie jest pchany na tory bocznicy zdawczo odbiorcze nr 102 i 103.
Przy wyjeździe z bocznicy po jej obsłudze, skład manewrowy z torów zdawczo odbiorczych nr 102 i 103 jest ciągnięty do stacji j/w.
4. Zezwoleniami na jazdy manewrowe ze stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie manewrowe wyświetlane na odpowiednich dla jazd sygnalizatorach świetlnych podawane przez dyżurnego ruchu w/w stacji, po ułożeniu przez niego na w/w stacji wraz z zwrotnicą rozjazdu nr 101 grogi przebiegu.
5. Wyjazd z torów zdawczo odbiorczych bocznicy nr 102 i 103 może odbyć się najdalej do tarczy manewrowej Tm1 zlokalizowanej po prawej stronie toru nr 101 przed rozjazdem nr 101. Dalsza jazda z bocznicy na tory stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie, może odbyć się po ułożeniu wraz z zwrotnicą rozjazdu nr 101 drogi przebiegu i wyświetleniu sygnału jazda manewrowa na świetlnej tarczy manewrowej Tm1 przez dyżurnego ruchu w/w stacji.

3.2. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY

1. Na bocznice podstawiana jest ilość wagonów w składzie manewrowym wynika z ilości wagonów przychodzących w składach pociągów przybyłych do stacji Kąty Wrocławskie.
2. Suma możliwych do wstawienia wagonów na bocznice nie może przekraczać 80 wagonów czteroosiowych, to jest na tor nr 102, 40 wagonów czteroosiowych, na tor 103, 40 wagonów czteroosiowych. Ilość możliwych do podstawienia wagonów o długości nie przekraczającej 15m, wynika z długości użytecznych torów nr 102 i 103.
3. Przy podstawianiu wagonów na bocznice, w pierwszej kolejności wagony podstawiać na tor nr 103. W przypadku niemieszczenia się wszystkich podstawianych wagonów w jednej grupie na tor nr 103 pozostałe wagony podstawiać na tor nr 102, chyba, że użytkownik bocznicy ustali z kierującym manewrami inaczej.
4. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznice powiadamia użytkownika bocznicy o jej obsłudze pod nr telefonu 510 013 938.
5. Bramy ogrodzenia zewnętrznego bocznicy otwiera pracownik użytkownika bocznicy.

6. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika omawia zasady i zakres obsługi bocznic z dyżurnym ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.
7. W czasie wjazdu na bocznicę kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika:
 - 1) upewnia się o prawidłowym ułożeniu zwrotnic wszystkich rozjazdów dla zamierzonej jazdy,
 - 2) w przypadku nieprawidłowego ułożenia zwrotnic rozjazdów obsługiwanych ręcznie do położenia odpowiedniego dla planowanej jazdy, przekłada ją do położenia zgodnego z założoną jazdą,
 - 3) upewnia się o otwarciu przesuwnej bramy ogrodzenia zewnętrznego bocznicy przecinającą tory nr 101 i 103.

ROZDZIAŁ IV

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ

1. Obsługa bocznic przez przewoźnika dokonywana jest zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego obsługującej bocznicę stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie, niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowej, obowiązującego rozkładu jazdy pociągów i planu obsługi bocznic.
2. Obsługa bocznic przez przewoźnika może być dokonywana o każdej porze doby zgodnie z opracowanym rozkładem jazdy pociągów, planem obsługi bocznic.
3. Na bocznicę mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A..
4. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi bocznic przez przewoźnika jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika.
5. Na bocznicę obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może pracować więcej niż jedna lokomotywa manewrowa.

4.2. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA

1. Ilość obsług w dobie, czas ich trwania, w tym godzina rozpoczęcia i zakończenia obsługi bocznic wynika z rozkładu jazdy pociągów opracowanego przez PKP PLK S.A. na wniosek przewoźników i planu obsługi bocznic opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznic.
2. Rozkład jazdy i plan obsługi bocznic może być zmieniony na wniosek przewoźnika lub użytkownika bocznic.

4.3. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH

1. Rzeczywista masa hamująca
 - 1) rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich wagonów z czynnymi hamulcami znajdujących się w składzie manewrowym;
 - 2) masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przedstawiczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
2. Wymagana masa hamująca
 - 1) dla każdego składu manewrowego należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca składu manewrowego nie jest mniejsza od wymaganej.
 - 2) wymaganą masę hamującą (M_{hw}) składu manewrowego obliczana się według wzoru:

$$M_{hw} = \frac{M_o \times P_w}{100}$$

gdzie:

M_o - masa ogólna w tonach składu manewrowego (suma mas wagonów wraz z ładunkiem bez czynnej lokomotywy);

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

- 3) procent wymaganej masy hamującej (P_w) składu manewrowego, dla jazdy po torach bocznic „SCHAVEMAKER” z maksymalną prędkością 5 km/h, wynosi 9%.
- 4) jeżeli rzeczywista masa hamująca składu manewrowego jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną

masę składu manewrowego odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką można przetaczać składem manewrowym przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

$$M_o = \frac{M_{hr} \times 100}{P_w}$$

- 5) jeżeli części składu manewrowego jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, to masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. W przypadku gdy w części składu manewrowego hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to - jeżeli w części składu manewrowego na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej i część składu manewrowego na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu manewrowego - rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu manewrowego na hamulcach zespolonych.

4.4. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA TOR KOLEJOWY

1. Dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicowych wynosi 221 kN (22,5 tony).

4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH

1. Z uwagi na niezelektryfikowane tory na bocznicę składy manewrowe do jej obsługi prowadzone mogą być wyłącznie trakcją spalinową. Innych ograniczeń w kursowaniu rodzajów pojazdów kolejowych nie ma.

4.6. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH

1. Lokomotywy przewoźników obsługujących bocznicę mogą wjeżdżać na wszystkie tory bocznic, przemieszczając się po całych ich długościach.

4.7. RUCH LOKOMOTYWY UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

1. Użytkownik bocznic nie eksploatuje własnej lokomotywy manewrowej.

ROZDZIAŁ V

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE

1. Rejonem manewrowym nazywa się część bocznicy stanowiąca samodzielny zespół torów i urządzeń do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierującego manewrami przy użyciu jednego środka trakcyjnego.
2. Bocznicą stanowi jeden okręg manewrowy i jednocześnie jeden rejon manewrowy.
3. Na bocznicy, w całym jej okręgu manewrowym nie może znajdować się równocześnie więcej niż jedna lokomotywa, oznacza to, że równocześnie w tym okręgu i rejonie manewrowym nie mogą odbywać się manewry wykonywane więcej niż jedną lokomotywą.

5.2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY

1. Maksymalna prędkość wszystkich pojazdów kolejowych po torach bocznicy nie może przekroczyć 5 km/h po wolnym torze.
2. Manewry na bocznicy należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.
3. Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na bocznicy, a w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.
4. Zachowanie nakazanej prędkości jazdy manewrowej w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej na bocznicy.
5. Manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody, niebezpieczeństwa lub zagrożenia, można było prędkość danej jazdy manewrowej niezwłocznie zredukować do bezpiecznej albo zatrzymać manewrujący tabor.
6. Prędkości jazd manewrowych na bocznicy w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów:

Lp.	Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej	Największa dozwolona prędkość jazdy po torach bocznicy
1.	podczas popychania lub podciągania wagonów w czasie ich załadunku na punkcie ładunkowym	3km/h
2.	przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru	3km/h
3.	po torze obok, którego pracują ludzie	3km/h
4.	w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołoledzi, burzy, silnego deszczu, mgły, itp.	3km/h

5.3. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

1. Na bocznicy można wykonywać manewry, tj. odstawianie, przestawianie i przetaczanie wagonów jedynie pojazdem trakcyjnym - lokomotywą manewrową przewoźnika.

5.4. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM

1. Pojazd trakcyjny – lokomotywa wykonująca prace manewrową na bocznicach może znajdować się wyłącznie na końcu jednej strony składu, tj. od strony początku bocznic.

5.5. SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW

1. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i ciąglowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez przewoźnika należy wyłącznie do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika.

5.6. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Bocznicami nie posiada środków trakcyjnych.

5.7. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Użytkownicy bocznic nie posiadają własnej drużyny manewrowej.

5.8. JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN

1. Na terenie bocznic przejazdów i przejść dla pieszych w poziomie szyn nie ma.

5.9. DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCÓW RECZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOLONYCH

1. Na bocznicach maksymalna długość przetaczanego składu manewrowego bez obsadzenia hamulców wagonowych nie może przekraczać 12 wagonów.
2. Gdy skład manewrowy liczy powyżej 12 wagonów, to wtedy powinien być obsługiwany 1 wagon z ręcznym hamulcem wagonowym lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte 12 wagonów w składzie.
3. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym, to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych.
4. Sprawdzenie to polega na dokręceniu dźwigni hamulca do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła. Następnie przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę należy hamulec wyluzować i sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcz kół).

5.10. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW

1. Na bocznicach zabronione jest przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

5.11. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC

1. Zwrotnice rozjazdów nr 3 (odgałęziającego bocznice, zlokalizowanego poza bocznice), nr 101 obsługiwane są na drodze elektrycznej przez dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.
2. Zwrotnice rozjazdów nr 102 i 103 obsługuje wyłącznie drużyna manewrowa przewoźnika obsługującego bocznice, tj. kierujący manewrami lub na jego polecenie manewrowy.
3. Przed podaniem sygnału do jazdy manewrowej kierujący manewrami obowiązany jest sprawdzić prawidłowość ułożenia drogi przebiegu dla danej jazdy manewrowej oraz wzrokowo upewnić się, że zwrotnice rozjazdów są ułożone odpowiednio dla przyjętych jazd manewrowych.
4. Jazda manewrowa, po uprzednio przygotowanej drodze przebiegu może się odbyć dopiero wtedy, gdy kierujący manewrami upewni się, że nie ma żadnych przeszkód dla jazdy.

5.12. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE

1. Do zabezpieczenia taboru kolejowego na bocznicy stosowane są płozy hamulcowe.
2. Na bocznicy zlokalizowany jest stojak z płozami hamulcowymi na wysokości tablicy „Punkt zdawczo odbiorczy” na międzytorzu torów nr 102 a 103 z czterema płozami o cechach SCH1 do SCH4.
3. Płozy hamulcowe nie użyte do zabezpieczania taboru muszą być umieszczone na stojakach do tego przeznaczonym.
4. Za stan, ilość i właściwe stosowanie płóz hamulcowych na bocznicy odpowiada użytkownik bocznicy – nadzorujący bocznice.

5.13. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM

1. Punkty zdawczo odbiorcze i jednocześnie punkty ładunkowe na torach nr 102 i 103 zlokalizowane są na pochyleniu toru wynoszącym od 0,0 do 2,0 ‰. Dokładne pochylenia podłużne torów wskazano w pkt 2.4 ppkt 3 niniejszego regulaminu.
2. Wagony przewidziane na postój muszą być zabezpieczone przed możliwością zbiegnięcia – przemieszczenia się.
3. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem w każdym przypadku po ukończeniu manewrów.
4. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem – przemieszczeniem się na torach zdawczo odbiorczych, dokonuje się przez sprzęgnięcie taboru i zabezpieczenie płozami hamulcowymi, wyłożonymi po dwie płozy pod koła ostatniego wagonu od strony początku bocznicy, po jednej na każdym toku szynowym. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem – przemieszczeniem się na torze nr 101 odstawianych na postój, na odcinku od rozjazdu nr 103 do kozła oporowego, dokonuje się przez sprzęgnięcie taboru i zabezpieczenie jedną płozą hamulcową, wyłożoną pod koła ostatniego wagonu od strony początku bocznicy.
5. Pozostawianie wagonów po zakończeniu pracy manewrowej oraz od momentu podstawiania taboru na bocznice do momentu jego zabrania z bocznicy przez przewoźnika bez zabezpieczenia, jest zabronione.
6. Podczas wykonywania czynności za i wyładunkowych, wagony powinny być zabezpieczone przed przemieszczeniem się jak wskazano w pkt 4.
7. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem: kamieni, kawałków drewna, blach, żelaza itp. przedmiotów nie przystosowanych do tego celu.

8. Podczas zabierania wagonów z punktów zdawczo - odbiorczych oraz ładunkowych, przed daniem sygnału do odjazdu, drużyna manewrowa przewoźnika zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe i złożyć je w stojaku.
9. Podczas zabierania wagonów z punktów zdawczo - odbiorczych oraz ładunkowych, przed daniem sygnału do odjazdu, drużyna manewrowa przewoźnika zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe i złożyć je w stojaku.
10. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na bocznicy odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika w przypadku wykonywania przez niego manewrów natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetaczanego taboru przed odcięciem środka trakcyjnego.
11. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na bocznicy poza jej obsługą przez przewoźnika odpowiedzialny jest operator urządzeń przeladunkowych.

ROZDZIAŁ VI

6. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ

1. Organizowanie i planowanie pracy manewrowej na boczniczy należy do obowiązków nadzorującego bocznicę.
2. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez przewoźnika podczas obsługi boczniczy należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika
3. Celem wykonywania pracy manewrowej na boczniczy jest:
 - 1) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów zdawczo-odbiorczych na torach nr 102 i 103, które są jednocześnie punktami na i wyładunkowymi;
 - 2) przetaczanie i przestawianie pojedynczych wagonów lub grup wagonów po torach bocznicowych lub z toru na tor.
4. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi punktów zdawczo odbiorczych oraz ładunkowych.
5. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z obsługą boczniczy przez przewoźnika kierujący tymi manewrami ustawiacz obowiązany jest poinformować pracowników związanych z manewrami, o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej oraz pracowników związanych z czynnościami ładunkowymi w przypadku ich wykonywania przy obsłudze boczniczy.
6. Pracownicy związani z pracą manewrową i czynnościami ładunkowymi powinni być poinformowani i wiedzieć, kto jest kierującym manewrami.

6.2. ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

1. Manewry dokonywane są na podstawie wydanych dyspozycji przez Kierownika ds. kolejowych, który sprawuje nadzór nad pracą manewrową na boczniczy na zmianie.
2. W czasie obsługi boczniczy przez lokomotywę z drużyną manewrową przewoźnika, wszelkie ruchy manewrowe na boczniczy dokonywane są na polecenie kierownika manewrów przewoźnika.
3. W czasie obsługi boczniczy przez przewoźników kierownikiem manewrów uprawnionym do wydawania poleceń na wykonanie ruchów manewrowych może być tylko jedna osoba, kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika dokonujący obsługi boczniczy.
4. Zadaniem kierującego manewrami przewoźnika w zakresie obsługi boczniczy jest:
 - 1) sprawne i bezpieczne wykonanie obsługi punktów zdawczo-odbiorczych oraz punktów ładunkowych w zakresie podstawiania, zabrania taboru kolejowego;
 - 2) współpraca z Kierownikiem ds. kolejowych boczniczy oraz z pracownikami na punktach ładunkowych;
 - 3) wykonanie zadań i wskazówek przekazanych przez Kierownika ds. kolejowych boczniczy w zakresie organizacji obsługi boczniczy tj. torów zdawczo-odbiorczych i punktów ładunkowych.
5. Kierujący manewrami może podać sygnał do wykonania danego ruchu manewrowego dopiero po upewnieniu się, że droga przebiegu jest ułożona prawidłowo i nic nie zagraża bezpieczeństwu zamierzonej jazdy manewrowej. Po wydaniu polecenia wykonania ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien zająć takie miejsce, by dokładnie mógł obserwować drogę danej jazdy manewrowej i podawać w porę niezbędne sygnały manewrowe.

6.3. CZYNNOSCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Czynności ładunkowe na bocznicach wykonywane są na torach nr 102 i 103 do wagonów przy użyciu samojezdnych maszyn kontenerowych.
2. Na czas wykonywania manewrów podczas obsługi punktów ładunkowych przez przewoźników wszelka praca ładunkowa do i z wagonów znajdujących się na punktach ładunkowych powinna być bezwzględnie wstrzymana, a użyte do tych czynności pojazdy drogowe i urządzenia ładunkowe wstrzymane, odsunięte na placu ładunkowym poza skrajnię taboru i unieruchomione. Znajdujący się tam ludzie powinni być ostrzeżeni o mających nastąpić jazdach manewrowych i odsunięci na bezpieczną odległość w bezpieczne miejsca.
3. Dojazd lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego, przy których trwają prace ładunkowe jest kategorięcznie zabroniony.
4. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonów stojących na miejscach ładunkowych bocznic, kierujący manewrami przewoźnika obowiązany jest:
 - 1) sprawdzić, czy nie odbywa się załadunek lub wyładunek wagonów;
 - 2) sprawdzić, czy nie dokonuje się naprawy wagonów lub ich czyszczenia;
 - 3) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych lub naprawczych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku dla uniemożliwienia jego uszkodzenia lub przesunięcia się w czasie manewrów;
 - 4) zażądać odsunięcia od taboru i z nad taboru wszelkich urządzeń ładunkowych i przerwać prace wszystkich urządzeń związanych z czynnościami ładunkowymi;
 - 5) zażądać pozamykania drzwi i włazów wagonów kontenerów oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników;
 - 6) sprawdzić, czy pomiędzy budowlami i urządzeniami ładunkowymi a wagonami oraz pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
 - 7) sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie;
 - 8) sprawdzić, czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru;
 - 9) upewnić się, że wagony stojące na punkcie ładunkowym są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło przemieszczenie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
5. Sprawdzenia punktu ładunkowego w podanym w pkt. 4 zakresie, kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obowiązany jest dokonać, niezależnie od tego, czy w czasie obsługi punktu ładunkowego odbywają się czynności ładunkowe, czy też nie.
6. Lokomotywa luzem lub ze składem manewrowym może dojechać do stojących wagonów na punkcie ładunkowym dopiero po wstrzymaniu wszelkich prac ładunkowych, zamknięciu drzwi wagonów, kontenerów, burt, luków, zaworów spustowych itp. zabezpieczeniu ładunku, zapewnieniu skrajni taboru i ładunku, usunięciu ludzi, pojazdów i urządzeń ładunkowych na bezpieczną odległość od toru oraz stwierdzeniu, że nic nie zagraża bezpieczeństwu pracowników, taboru, urządzeń, pojazdów i ładunków. Dojechanie do wagonów powinno być każdorazowo uzgodnione z operatorem urządzenia lub pojazdu ładunkowego oraz pracownikami związanymi bezpośrednio z czynnościami ładunkowymi.

6.4. WAŻENIE WAGONÓW

1. Ważenia wagonów na bocznicach nie dokonuje się.
Na bocznicach nie ma wagi wagonowej.

6.5. PRACA MANEROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

1. Warunki złej widoczności mogą być powodowane następującymi czynnikami:
 - 1) warunkami atmosferycznymi /mgła, ulewa, itp./ i porą doby;
 - 2) niekorzystnym usytuowaniem określonych obiektów na bocznicach;

- 3) specyfiką wykonywanego manewru (np. pchania wagonów),
 - 4) wywołanymi w okresie zimy /śnieżyca, zawieje, oblodzenia, zasy, itp./
2. W warunkach złej widoczności przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego i w trakcie jazdy manewrowej, zależnie od sytuacji, należy bezwzględnie:
 - 1) podawać sygnał Rp1 „BACZNOŚĆ”;
 - 2) szczególnie bacznie obserwować przedpole jazdy i w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie zatrzymać skład manewrowy;
 - 3) w razie potrzeby prędkość jazdy ograniczyć do prędkości bezpiecznej (np. 3 km/h).
 3. Przy wykonywaniu manewrów, przetaczaniu taboru kolejowego poprzez jego pchanie, kierujący manewrami musi upewnić się, że przedpole przed przetaczanym taborem jest wolne od jakichkolwiek przeszkód, a na drodze przetaczania nie znajdują się ludzie.
 4. Podczas złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi (np. mgła, deszcz, śnieżyca) sygnały manewrowe kierujący manewrami podaje gwizdkiem i latarką. Maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest włączyć reflektory lokomotywy.
 5. Przy dojeżdżaniu do stojącego taboru, przy pierwszym stojącym wagonie powinien znajdować się pracownik oświetlający latarką czoło wagonu, a następnie miejsce wykonywania połączenia, bądź rozłączania taboru i ubezpieczać wykonującego czynności związane z łączeniem lub rozłączaniem sprzęgów.
 6. W warunkach złej widoczności, jeżeli wzrokowe sprawdzenie drogi przebiegu jest utrudnione, kierujący manewrami lub wyznaczony przez niego manewrowy obowiązany jest każdorazowo przejść całą drogę przebiegu i dopiero po sprawdzeniu i upewnieniu się, że zachowane zostały wszelkie środki bezpieczeństwa oraz nie ma żadnych przeszkód i zagrożeń dla ludzi, taboru i urządzeń bocznicowych, może podać sygnał do wykonania ruchu manewrowego.
 7. W warunkach złej widoczności zabrania się wykonywać ruchów manewrowych jednoosobowo przez kierującego manewrami.
 8. W warunkach zimowych, kierujący manewrami powinien upewnić się, czy nic nie zagraża bezpieczeństwu wykonywanych jazd manewrowych oraz osób biorących udział w manewrach, a występujące zaśnieżenie i oblodzenia nie spowodują wykołowania taboru.
 9. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na torach bocznicowych należy do obowiązku użytkownika bocznicy. Odśnieżenie punktów zdawczo -odbiorczych oraz ładunkowych jest warunkiem wstępnym dla umożliwienia eksploatacji bocznicy w ciężkich warunkach zimowych.
 10. Bieżące odśnieżanie bocznicy, pozwalające na jej ciągłą eksploatację, należy do obowiązków wyznaczonych przez nadzorującego bocznicę pracowników.
 11. Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności przy odśnieżaniu torów bocznicy ustala nadzorujący bocznicę.
 12. Usunięty śnieg i lód z torów i rozjazdu należy gromadzić w takich miejscach, aby nie ograniczyć widoczności i nie spowodować utrudnień w wykonywaniu pracy manewrowej.

6.6. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Poruszanie się po torach:
 - 1) W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
 - 2) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadłe do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.

- 3) Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego taboru.
 - 4) Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
 - 5) Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
 - 6) Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu.
 - 7) Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a urządzeniami przylegającymi do tego toru.
 - 8) Nie wolno stać lub chodzić po materiałach i przedmiotach zgromadzonych na międzytorzach oraz po pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
 - 9) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.
- 2. Jazda na pojazdach kolejowych**
- 1) Pracownik jadący na stopniu przetaczanego pojazdu kolejowego powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt pojazdu kolejowego.
 - 2) W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
 - a) wychylać się poza skrajnię taboru,
 - b) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
 - c) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
 - d) przebywać na stopniach taboru od strony budowli i innych urządzeń,
 - e) przebywać na stopniach wejściowych do pojazdu trakcyjnego,
 - f) zajmować miejsca w wagonie załadowanym materiałami niebezpiecznymi,
 - g) przebywać na ładunkach na wagonach, dachach wagonów.
 - 3) Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdu kolejowego będącego w ruchu.
- 3. Szczególne środki ostrożności należy zachować podczas przejazdu w obrębie bram ogrodzenia zewnętrznego bocznicy, nie wychylając się poza skrajnię taboru.**

ROZDZIAŁ VII

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM

1. Wagony wystawiane do zabrania z bocznic na punkty zdawczo odbiorcze, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe podwieszane na wsporniki, a sam skład powinien być należycie zabezpieczony przed zbiegnięciem płozami hamulcowymi w sposób określony niniejszym regulaminem w pkt. 5.13. ppkt.4.
2. Sprawdzanie prawidłowości podwieszenia sprzęgów hamulcowych i śrubowych należy do obowiązków ustawiacza przewoźnika.
3. Przy przekazywaniu wagonów na punktach zdawczo odbiorczych należy sprawdzić ich stan, zwracając szczególną uwagę na:
 - 1) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów, tj. odpowiedniego skręcenia sprzęgów;
 - 2) sprzęgi hamulcowe (węże) powinny być sprzęgnięte ze sobą w całym składzie wagonów, a kurki przewodów hamulcowych pomiędzy wagonami - otwarte, natomiast kurki skrajne - zamknięte; zbędne sprzęgi śrubowe i hamulcowe należy zawiesić na hakach zarzutnych i wspornikach wagonów;
 - 3) stan techniczny wagonów aby nie stwarzał on zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek uszkodzenia wagonu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego należy taki wagon przygotować do wyłączenia ze składu i powiadomić o tym fakcie nadzorującego bocznicę, który podejmie dalsze działania;
 - 4) stwierdzone braki w ilościach i stanie urządzeń wagonowych (itp. brak drzwi, kłonic, klap, linek uziemiających, itp.), należy porównać w odpowiednim dokumencie zdawczym z podstawienia wagonu na bocznicę, bowiem w takim stanie mogły przybyć na bocznicę; jeżeli natomiast braki powstały w trakcie pobytu wagonu na bocznicy, należy je bezwzględnie szybko uzupełnić, a fakt ten zgłosić nadzorującemu bocznicę;
 - 5) czy ładunek umieszczony na wagonach jest równomiernie rozłożony i jednakowo obciąża resory wagonów;
 - 6) czy przy wagonach nie ma śladów wysypu lub wycieku ładunku;
 - 7) czy na wagonach ładunkowych i próżnych podlegających plombowaniu znajdują się właściwe plomby;
 - 8) czy drzwi oraz ściany boczne i czołowe są należycie pozamykane;
 - 9) czy nie brakuje części wagonowych, a luźne części pozakładano na właściwe miejsca, tj. zastawy, kraty, kłonic itp.;
 - 10) czy wagony próżne są oczyszczone.
4. Obowiązek sprawdzenia, czy wszystkie części wagonów znajdują się w komplecie i na właściwych miejscach oraz czy drzwi wagonów są pozamykane, należy do obowiązków ustawiacza przewoźnika oraz operatora urządzeń przeładunkowych użytkownika bocznicy.

7.2. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM

1. Na punkty zdawczo odbiorcze wagony mogą być przekazywane po zakończeniu czynności ładunkowych.
2. Po ukończeniu czynności ładunkowych, przed przekazaniem na punkty zdawczo odbiorcze należy zwrócić uwagę na:
 - 1) prawidłowość załadowania przesyłki;
 - 2) stan przesyłki;
 - 3) stan zamknięcia drzwi w kontenerach, wagonach;
 - 4) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów;
 - 5) stan techniczny kontenerów, wagonów;

- 6) stan i ilość części wagonowych;
 - 7) stan czystości wagonów po rozładunku.
3. Stan taboru kolejowego oraz załadowanych do taboru przesyłek przed przekazaniem z punktów ładunkowych na punkty zdawczo odbiorcze po sprawdzeniu musi gwarantować bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

7.3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA

1. Operator urządzeń przeładunkowych bocznicy lub wyznaczony przez nadzorującego bocznice pracownik, współpracuje z kierującym manewrami przewoźnika w czasie obsługi bocznicy w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punktach zdawczo odbiorczych bocznicy.
2. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznice, odbywa się na podstawie „planu obsługi bocznicy” opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznicy, bez planu jeżeli takiego nie opracowano lub na podstawie rozkładu jazdy pociągów.
3. Poza planem obsługi wagony mogą być podstawione lub zabrane z bocznicy tylko za obopólnym uzgodnieniem przewoźnika z użytkownikiem bocznicy i za zgodą zarządcy linii kolejowej.
4. W przypadku dokonywania pozaplanowych obsług, przewoźnik w odpowiednim dokumencie zdawczym zaznacza, czy obsługa pozaplanowa jest dokonywana ze względów eksploatacyjnych, czy też na żądanie użytkownika bocznicy.
5. Przewoźnik podstawia wagony przeznaczone na bocznice, oraz zabiera z niego wagony na podstawie odpowiednich dokumentów zdawczo odbiorczych określonych umową na obsługę bocznicy.
6. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznice i przyjmuje z bocznicy kierujący manewrami przewoźnika, natomiast użytkownika bocznicy reprezentuje na punktach zdawczo-odbiorczych bocznicy operator urządzeń przeładunkowych lub inny pracownik wyznaczony przez nadzorującego bocznice.
7. Kierujący manewrami przewoźnika przy podstawianiu wagonów, na punkty zdawcze, w rubryce „podstawiono dnia ...” wpisuje faktyczny czas podstawienia, a przedstawiciel bocznicy potwierdza ten fakt w rubryce „odebrał dnia ...”. Zapisy muszą być dokonywane na oryginale, który otrzymuje przyjmujący wagony i kopii wykazu, którą zatrzymuje przedstawiciel przewoźnika.
8. Podczas przyjmowania na punktach zdawczo odbiorczych podstawionych próżnych wagonów pod załadunek, powinny być one poddane oględzinom, podczas których należy zbadać, czy wagony:
 - 1) nadają się do przewozu towaru z uwagi na swój stan techniczny;
 - 2) drzwi lub urządzenia nalewowe lub zsykowe zamykają się szczelnie;
 - 3) podłogi i ściany nie mają szczelin i szpar przez które mogłyby wysypywać się towar;
 - 4) są czyste i nie zawierają resztek z poprzednio przewożonego towaru.
9. Obowiązkiem przyjmującego jest sprawdzenie stanu wagonów, ładunków, czy nie wykazują one uszkodzeń, braków, naruszenia ładunku itp. i w przypadku stwierdzenia usterek przyjmujący żąda od podstawiającego odnotowania w dokumencie zdawczym stwierdzonych nieprawidłowości. Wpisane w dokumencie zdawczym nieprawidłowości powinny być podpisane przez przyjmującego i zdającego wagony na obu egzemplarzach w/w dokumentu.
10. Przedstawiciel użytkownika bocznicy może odmówić przyjęcia wagonów nie nadających się pod załadunek na punktach ładunkowych bocznicy, co powinien odnotować w dokumencie zdawczym.
11. Przewoźnik obsługujący bocznice, może uważać, że wagony przez niego podstawione zostały przez użytkownika bocznicy przyjęte bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika bocznicy nie zgłosił się na punkcie zdawczo odbiorczym po odbiór przekazywanych wagonów:
 - 1) w czasie ustalonym w planie obsługi bocznicy;
 - 2) z opóźnieniem nie przekraczającym dwóch godzin w stosunku do terminu planowej obsługi;
 - 3) w obsłudze dodatkowej, z nim ustalonej.

W takiej sytuacji, podstawiający wagony ustawiacz przewoźnika odnotowuje w dokumencie zdawczym „przedstawiciel boczniczy nieobecny”.

12. Wagony z brakiem lub uszkodzeniami przesyłki względnie brakiem lub uszkodzeniem plomb, mogą być podstawione na bocznicę tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu, albo po założeniu plomb zabezpieczających przez przewoźnika i zawiadomieniu o tym użytkownika bocznicy. Powyższe powinno być odnotowane w dokumencie zdawczym i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika i przyjmującego przedstawiciela użytkownika bocznicy.
13. O wagonach gotowych do zabrania, użytkownik bocznicy zawiadamia pisemnie przewoźnika na druku „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania na dokumencie odbiorczym na jedną godzinę przed ukończeniem czynności ładunkowych. Zawiadomienie to jest doręczane pracownikowi przewoźnika w wyznaczonym umową na obsługę bocznicy miejscu jeżeli taka umowa z przewoźnikiem jest zawarta.
14. „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania sporządza się w trzech egzemplarzach dla grupy wagonów podlegających jednorazowemu przekazaniu przewoźnikowi w danej obsłudze, a kolejność spisania wagonów powinna odpowiadać zestawieniu, w jakim wagony te znajdują się na punkcie zdawczo odbiorczym.
15. W razie ujawnienia wagonu niegotowego do zabrania, przedstawiciel przewoźnika wykreśla go z każdego egzemplarza zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania (dokumentu odbiorczego) i zamieszcza uwagę „niegotowy”. W takim przypadku przedstawiciel użytkownika bocznicy obowiązany jest ponownie zgłosić gotowość wagonu. Przewoźnik wyłącza taki wagon ze składu wagonów zgłoszonych do zabrania.
16. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika bocznicy do zabrania, przedstawiciel przewoźnika odnotowuje we wszystkich egzemplarzach zawiadomienia – dokumentu odbiorczego.
17. Przedstawiciel bocznicy i przedstawiciel przewoźnika potwierdzają przekazanie i przyjęcie wagonów, ich stan eksploatacyjny oraz godzinę i datę przyjęcia wagonów w zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania – dokumencie odbiorczym swoim podpisem.

7.4. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH

1. Jeżeli w wagonach, po zakończeniu czynności ładunkowych nie pozamykano drzwi lub nie pozakładano części wagonowych na swoje miejsce i nie zabezpieczono ładunku przed kradzieżą, wypadnięciem, wysypem lub wylewem, kierujący manewrami przewoźnika może odmówić przyjęcia i zabrania z bocznicy takich wagonów.
2. Jeżeli nieprawidłowości ujawnionych przy przekazywaniu wagonów nie można usunąć natychmiast, przewoźnik zabiera grupę wagonów poprzedzający kwestionowany wagon. Użytkownik bocznicy zobowiązany jest doprowadzić usterkowane wagony lub przesyłkę do należytego stanu.
3. Użytkownik bocznicy obowiązany jest zdawać przewoźnikowi wagony po wyładunku w stanie czystym, z pozakładanymi na właściwe miejsca luźnymi częściami, zdatne do ponownego załadunku. W szczególności wagon powinien:
 - 1) być dokładnie i całkowicie oczyszczony z wszelkich pozostałości po przesyłce ostatnio przewożonej i posiadać prawidłowo zamknięte drzwi oraz pozdejmwowanie nalepki kierunkowe /stare/ oraz nalepki ostrzegawcze;
 - 2) mieć ściągnięte zabezpieczenia do mocowania ładunku, plomby i odrutowania;
 - 3) przy wagonach platformach winny być podniesione burty boczne, podniesione kłonicy, zapięte łańcuchy i usunięte odrutowanie, oklinowanie i inne zabezpieczenia przesyłki.
4. Na żądanie przedstawiciela przewoźnika, przedstawiciel użytkownika bocznicy, obecny przy przekazywaniu wagonów, obowiązany jest dla umożliwienia sprawdzenia ich stanu otworzyć je i ponownie zamknąć po sprawdzeniu.

5. Jeżeli przy zabieraniu wagonów z punktów zdawczo odbiorczych przewoźnik zauważy uszkodzenie wagonu, które przy jego podstawieniu na bocznicę nie było stwierdzone, wtedy pracownik przewoźnika żąda usunięcia tego uszkodzenia lub wprowadza się postępowanie wg przepisów wewnętrznych przewoźnika i umów na obsługę bocznicy.
6. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub innych nieprawidłowości podczas przyjmowania wagonów od przewoźnika należy:
 - 1) przy zanieczyszczeniach wagonów próżnych zamówionych pod załadunek, lub uszkodzeniach uniemożliwiających załadunek tych wagonów należy zażądać od przedstawiciela przewoźnika usunięcia tych nieprawidłowości lub też przyjąć tylko te wagony, które nie mają usterek lub nieprawidłowości a znajdują się przed wagonami nieprzyjętymi;
 - 2) przy częściowym braku lub uszkodzeniu przesyłki, braku lub uszkodzeniu plomb, wagony z tymi przesyłkami mogą być przyjęte tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu. W tym przypadku odbiorca może przystąpić do otwarcia i rozładunku wagonów tylko w obecności przedstawiciela przewoźnika, który ustala protokolarnie stan przesyłki;
 - 3) przy uszkodzeniach części jezdnych, ciąglowo zderzakowych, ramy oraz pudła wagonu, nie przyjmować wagonu i zażądać komisijnego sprawdzenia stanu technicznego wagonu przez uprawnionego pracownika przewoźnika.

ROZDZIAŁ VIII

8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

8.1. CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I POSTĘPOWANIE Z NIMI

1. Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia lub wypadku; mogące powodować zagrożenie zdrowia, śmierć, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych. Towary niebezpieczne definiuje się również jako towary, których przewóz transportem kolejowym jest zabroniony, albo dopuszczony na ściśle określonych warunkach, zawartych w przepisach szczególnych tj. w Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID i Załączniku 2 do Umowy SMGS – Przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych. Klasyfikację towarów niebezpiecznych według klas niebezpieczeństwa przedstawiono w Załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
2. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR) stanowią towary, które wbrew ich pierwotnemu przeznaczeniu, użyte dla celów terrorystycznych, mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne straty w ludziach i masowe zniszczenia. Do towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zalicza się towary wymienione w Załączniku 2 do niniejszego regulaminu, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli.

8.2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Wjazd na bocznicę z wagonami załadowanymi przesyłkami z materiałami niebezpiecznymi może się odbyć wyłącznie po uzyskaniu zgody przewoźnika od użytkownika bocznicy.
2. Przed przyjęciem od przewoźnika przesyłki z materiałem niebezpiecznym na punkcie zdawczo – odbiorczym, operator urządzeń przeładunkowych bocznicy powinien sprawdzić czy:
 - 1) zamknięcia drzwi, luków okiennych i kłap zsympowych w wagonach krytych lub kontenerach są prawidłowo pozamykane;
 - 2) plomby na wszystkich zaworach, spustach i kranach w wagonach cysternach są kompletne, właściwe i prawidłowo założone;
 - 3) pokrywy, zawory, spusty i krany cystern są szczelnie zamknięte;
 - 4) z cystern nic się nie ulatnia, bądź nie wycieka.W razie potrzeby wagony wraz z kontenerami należy sprawdzić w oparciu o postanowienia karty UIC 471-3.
4. W celu zapobieżenia ewentualnemu zagrożeniu pożarowemu, kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika powinien zabronić palenia tytoniu, rozpalania ognia, zbliżania się z nieosłoniętym płomieniem (np. spawalniczym) i innym źródłem wytwarzającym ciepło w pobliże wagonu z przesyłką niebezpieczną.
5. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika powinien uprzedzić drużynę manewrową i trakcyjną o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.
6. Przed rozpoczęciem wykonywania manewrów należy upewnić się czy:
 - 1) drzwi w kontenerach, okna w wagonach krytych, pokrywy, dźwignie zaworów zalewowo-spustowych cystern są zamknięte;

- 2) z wagonów lub kontenerów załadowanych na wagony nie ulatnia się, nie wycieka lub nie wysypuje się towar niebezpieczny.
7. Manewry z wagonami zawierającymi ładunek niebezpieczny:
- 1) manewrowanie wagonami załadowanymi materiałami niebezpiecznymi powinno być ograniczone do niezbędnych potrzeb związanych z obsługą;
 - 2) na boczniczy zabronione jest prowadzenie ruchu kolejowego z wagonami załadowanymi materiałami niedopuszczonymi do przewozu koleją;
 - 3) wykonywanie manewrów z ładunkiem niebezpiecznym musi się odbywać z zachowaniem szczególnych środków ostrożności;
 - 4) wykonywanie manewrów z ładunkiem niebezpiecznym musi się odbywać wyłącznie metodą odstawczą.
7. Operator urządzeń przeładunkowych boczniczy powinien uprzedzić wszystkich zainteresowanych pracowników boczniczy biorący udział przy wykonywaniu jakichkolwiek prac na terenie boczniczy w obrębie wszystkich torów, punktów zdawczo odbiorczych i ładunkowych o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.
8. Podczas manewrów każdy wagon lub wagony z kontenerem wielkim załadowanym materiałami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi wzór nr 1, 1.5 lub 1.6 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu, należy oddzielić odległością ochronną (mierzoną pomiędzy tarczami zderzaków lub ścianami czołowymi kontenerów wielkich, która wynosi co najmniej 18 m lub odpowiada dwóm wagonom dwuosiowym lub jednemu wagonowi cztero- lub więcej osiowemu) od wagonów lub wagonów z kontenerem wielkim, oznakowanych dużymi nalepkami wzór nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu. Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z otwartym źródłem ognia.
9. Prędkość jazdy manewrowych z wagonami z towarem niebezpiecznym nie może przekraczać 5 km/h, z wyjątkiem zastrzeżonym w ust. 12.
10. Prędkość jazdy manewrowych wagonów z towarem niebezpiecznym, oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z Regulaminem RID lub cystern kolei 1520/1524 mm oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie z Załącznikiem 2 do Umowy SMGS, nie powinna przekraczać 5 km/h.
11. Wykonywanie manewrów z wagonami:
- 1) oznaczonych nalepkami nr 8 lub 15 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu;
 - 2) wagonów-cystern oznaczonych kolorowym pasem wyróżniającym (według Załącznika 4 do niniejszego regulaminu).
- musi odbywać się metodą odstawczą.
12. Ograniczenie prędkości manewrowania, o których mowa w ust. 9 i 10 nie dotyczy próżnych oczyszczonych jednostek transportowych po towarze niebezpiecznym.
13. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną w taki sposób, aby zderzaki były lekko naciśnięte.
14. Postępowanie w przypadku awarii:
- 1) pracownik, który zauważył, że może dojść do zdarzenia stwarzającego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dla życia i zdrowia ludzi lub dla środowiska, powinien zastosować wszelkie dostępne środki, aby zapobiec temu zdarzeniu lub ograniczyć jego skutki.
 - 2) w przypadku zaistnienia awarii z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, każdy pracownik, o którym mowa w ppkt. 1) powinien w miarę potrzeby i własnych możliwości:
 - a) zaalarmować osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
 - b) udzielić niezbędnej pomocy osobom poszkodowanym;
 - c) zabezpieczyć miejsce zdarzenia;
 - d) niezwłocznie powiadomić o wypadku kierownika boczniczy oraz właściwe służby ratownicze a następnie oddalić się na bezpieczną odległość od źródła zagrożenia.
 - 3) podczas powiadamiania należy przekazywać jak najwięcej informacji dotyczących zdarzenia, między innymi należy podać:
 - a) miejsce zdarzenia (np. rejon boczniczy, umiejscowienie wagonu);

- b) objawy i rozmiary zdarzenia z towarem niebezpiecznym (wyciek, ulatnianie się lub wysypywanie substancji chemicznych, pożar lub wybuch, wyciek kropelkowy lub strumieniowy);
 - c) rodzaj towaru niebezpiecznego na podstawie oznakowania wagonu (na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej);
 - d) czy są osoby poszkodowane i czy występuje poważne zagrożenie życia ludzi lub środowiska;
 - e) rodzaj wagonu;
 - f) drogi dojazdowe do miejsca zdarzenia.
- 4) nadzorujący bocznicę powinien upewnić się, czy powiadomione zostały właściwe dla danego zdarzenia służby ratownicze (Państwowa Straż Pożarna, pogotowie ratunkowe).
 - 5) dowódca przybyłej na miejsce jednostki straży pożarnej obejmuje kierownictwo w zakresie podejmowania akcji ratowniczej.

8.3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH ORAZ OBSŁUDZE URZĄDZEŃ DO NAPEŁNIANIA I OPRÓŻNIANIA ZBIORNIKÓW TRANSPORTOWYCH

- 1. Pracownicy, którzy uczestniczą w procesie za i rozładunku materiałów niebezpiecznych podlegają szkoleniu zgodnie z działem 1.3 RID/Zał. 2 do SMGS.
- 2. Szkoleniami objęte są zagadnienia z zakresu:
 - 1) znajomości przepisów i instrukcji;
 - 2) klasyfikacji towarów niebezpiecznych;
 - 3) znakowania przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
 - 4) przewyższania sytuacji krytycznych w przypadku nieprawidłowości;
 - 5) procedur informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.
- 3. Pracownicy uczestniczący w procesie za i rozładunku materiałów niebezpiecznych podlegają szkoleniu raz w roku.

8.4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO

- 1. Wagony przewożące towary niebezpieczne są oznakowane zgodnie z Regulaminem dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), tablicami informacyjnymi oraz nalepkami ostrzegawczymi. Wzory nalepek ostrzegawczych oraz oznakowanie wagonów przewożących towary niebezpieczne podano w Załączniku 3 do niniejszego regulaminu.

ROZDZIAŁ IX

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

9.1. REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY

1. Oględziny, konserwacja, utrzymanie i przeprowadzanie badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej wykonywane jest przez użytkownika bocznicy w oparciu o obowiązujące przepisy wewnętrzne bocznicy kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie, dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej obowiązujące na tej bocznicy.
2. Utrzymanie bocznicy kolejowej, jej całej infrastruktury w tym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zajęta pod bocznice, objętą umową dzierżawy, w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do użytkownika bocznicy.
3. Diagnostyka i utrzymanie świetlnej tarczy manewrowej Tm1, elektrycznego napędu zwrotnicy rozjazdu nr 101, czujników obecności koła 101/3 oraz 101a, należy do właściciela tj. do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. Roboty związane z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej na bocznicy wykonywane są przez firmy zewnętrzne do utrzymania infrastruktury kolejowej, których pracownicy posiadają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania czynności na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wg wymogów spełniających warunki określone w ustawie z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117, z póź. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisów, na podstawie zlecenia przez użytkownika bocznicy.
5. Przegląd stanu technicznego torów i urządzeń na bocznicy należy do obowiązku posiadacza bocznicy i wykonywany jest na zasadach określonych Ustawą Prawo Budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 1202, z póź. zm.).
6. Oględziny rozjazdów, konserwacje oraz obchody torów przeprowadzane są z częstotliwością określoną w obowiązujących na bocznicy przepisach wewnętrznych utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy przez firmy zewnętrzne do utrzymania infrastruktury kolejowej, których pracownicy posiadają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania czynności na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wg wymogów spełniających warunki określone w ustawie z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117, z póź. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisów, na podstawie zlecenia przez użytkownika bocznicy.
7. O uszkodzeniach w torach i w rozjazdach, uszkodzeniach wskaźników, pracownik stwierdzający uszkodzenia powiadamia nadzorującego bocznice.
8. Wszelka dokumentacja związana z utrzymaniem infrastruktury kolejowej na bocznicy przechowywana jest przez nadzorującego bocznice.

ROZDZIAŁ X

10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW

10.1. KWALIFIKACJE, SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE

1. Użytkownik boczniczy zatrudnia pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy), którzy powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. 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 poz. 46).
2. Pracownicy związani z obsługą boczniczy jej eksploatacją, czynnościami ładunkowymi, utrzymaniem, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy.
3. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracy boczniczy pracownicy boczniczy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazie przyjęcia do wiadomości włączonym do niniejszego Regulaminu. Wykaz przyjęcia do wiadomości regulaminu włączony jest w egz. nr. 1, 2 i 3.

10.2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO

1. Użytkownik boczniczy zatrudnia pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista, pracowników związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy), którzy powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. 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 poz. 46) i podlegać badaniom okresowym przeprowadzanych przez medycynę pracy, w terminach określonych w tym załączniku.
2. Prace manewrowe na boczniczy wykonywane są przez pracowników licencjonowanych przewoźników kolejowych (ustawiacz, manewrowy, maszynista), spełniających wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. 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 poz. 46).
3. Prace związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy, wykonywane są na zlecenie użytkownika boczniczy, przez podmioty zewnętrzne zatrudniające pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje, wg wymogów spełniających warunki określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117, z póź. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisów.

10.3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA DOKUMENTACJA

1. Szkoleniom okresowym mogą podlegać pracownicy związani z czynnościami ładunkowymi i obsługą boczniczy.
2. Szkolenia okresowe ustalone w terminach określonych przez nadzorującego bocznicę mogą być prowadzone we własnym zakresie przez użytkownika boczniczy.
3. W szkoleniu okresowym mogą uczestniczyć pracownicy wg uznania nadzorującego bocznicę.

4. Częstotliwość szkoleń ustala nadzorujący bocznicę.

5. Dokumentacja szkoleniowa:

- 1) dziennik szkolenia pracowników,
- 2) wykaz obecności na szkoleniach.

10.4. BADANIA LEKARSKIE

1. Badania lekarskie pracownicy związani z zakresem pracy bocznicy przeprowadzają wg zasad przyjętych w firmie SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o..

ROZDZIAŁ XI

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY

11.1. KIEROWANIE PRACĄ BOCZNICY I SPRAWOWANIE NADZORU NAD WYKONYWANIEM PRACY MANEWROWEJ

1. Zadanie organizowania, sprawowania nadzoru nad pracą transportu kolejowego, manewrów, czynności ładunkowych, spedycji, stanu technicznego infrastruktury kolejowej na bocznicę „SCHAVEMAKER” należy do nadzorującego bocznice – Kierownika ds. kolejowych.
2. Nadzorujący bocznice „SCHAVEMAKER” tj. Kierownik ds. kolejowych, posiada obowiązki i kompetencje jakie zgodnie z postanowieniami obowiązujących na bocznicę Przepisów wewnętrznych dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicach „SCHAVEMAKER” należą do nadzorującego manewry na bocznicę.
3. Do zakresu podstawowych obowiązków nadzorującego bocznice kolejowej „SCHAVEMAKER” należą m.in. sprawy:
 - 1) zapewnienia bezpiecznych warunków pracy na wszystkich stanowiskach, jakie są wyznaczone do prawidłowego funkcjonowania bocznicy zgodnie z niniejszym Regulaminem i obowiązującymi przepisami wewnętrznymi;
 - 2) realizacji zadań w zakresie wielkości i terminowości wysyłania towarów z placów składowych bocznicy;
 - 3) znajomości i egzekwowania przestrzegania na kierowanej bocznicę przepisów regulujących sprawy w zakresie transportu kolejowego, funkcjonowania bocznicy kolejowej, BHP, szkoleń;
 - 4) znajomości i egzekwowania przestrzegania instrukcji bhp i p-pożarowych dla poszczególnych stanowisk pracy na bocznicę kolejowej oraz instrukcji obsługi i warunków stosowania maszyn i urządzeń znajdujących się na bocznicę;
 - 5) zatrzymania ruchu kolejowego, maszyn i urządzeń w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa życia, zdrowia lub pracy bocznicy.
4. Nadzorującemu bocznice „SCHAVEMAKER” w stosunku do podległych mu pracowników przysługuje prawo wydawania poleceń dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i pracy na bocznicę oraz realizacji zadań w zakresie czynności ładunkowych oraz utrzymania nawierzchni kolejowej.

11.2. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM

1. Obowiązki Kierownika ds. kolejowych.
 - 1) Organizowanie i nadzorowanie pracy manewrowej na torach zdawczo odbiorczych i punktach ładunkowych na zmianie.
2. Obowiązki spedytora bocznicy.
 - 1) Prowadzi całokształt spraw związanych z zamawianiem wagonów i nadaniem przesyłek do przewozu.
 - 2) Odpowiada za przekazywanie i odbieranie przesyłek pod względem handlowym.
 - 3) Sporządza dokumenty zdawczo odbiorcze na przekazanie wagonów przewoźnikom na punktach zdawczo odbiorczych.
 - 4) Przyjmuje od operatora urządzeń przeładunkowych dokumenty zdawczo odbiorcze po przyjęciu i zdaniu wagonów od i dla przewoźnika na punktach zdawczo odbiorczych i je archiwizuje.
 - 5) Gromadzi oraz archiwizuje całość dokumentacji związanej z przybyciem i nadaniem przesyłek wagonowych.
 - 6) Prowadzi książkę wysyłkową i ewidencję przybyłych i nadanych wagonów.

- 7) Wykonuje obowiązki operatora urządzeń przeładunkowych w czasie jego nieobecności, związane z przyjmowaniem i przekazywaniem wagonów na punktach zdawczo odbiorczych od i dla przevoźnika.
- 3. Obowiązki operatora urządzeń przeładunkowych.**
- 1) Bezpieczne wykonywanie czynności ładunkowych wyłącznie przy całkowicie wstrzymanym ruchu taboru kolejowego;
 - 2) Obsługę urządzeń ładunkowych zgodnie z zasadami bhp;
 - 3) Współpraca ze spedytorem i Kierownikiem ds. kolejowych bocznic w zakresie organizacji czynności ładunkowych i bezpieczeństwa osób, urządzeń ładunkowych oraz taboru kolejowego.
 - 4) Do podstawowych obowiązków operatora urządzeń przeładunkowych bocznic, należy m. in.:
 - a) zapoznanie się z planem pracy ładunkowej;
 - b) sprawdzenie sposobu zabezpieczenia wagonów przed przemieszczeniem się na czas trwania prac ładunkowych przy wagonach;
 - c) sprawdzenie stanu oświetlenia zewnętrznego punktu ładunkowego i załączanie tego oświetlenia;
 - d) upewnienie się przed załadunkiem czy nie ma wagonów uszkodzonych;
 - e) na czas wykonywania manewrów przerwanie czynności ładunkowych i upewnienie się o zatrzymaniu urządzeń ładunkowych i oddaleniu się na bezpieczną odległość od przetaczanego taboru tych urządzeń oraz pracowników związanych z tymi czynnościami;
 - f) pozamykania drzwi kontenerów, wagonów oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników na lub w wagonach.
 - 5) Wykonywanie czynności w zakresie przyjmowania i przekazywania wagonów na punktach zdawczo odbiorczych zgodnie z rozdziałem VII niniejszego regulaminu.

ROZDZIAŁ XII

12. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI

12.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Każdy pracownik użytkownika bocznicy jak również przewoźnika obsługującego bocznice, który zauważył, że może dojść do zdarzenia kolejowego, oraz zdarzenia z ludźmi, powinien użyć wszelkich możliwych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.

12.2. ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU

1. Każdy pracownik, po stwierdzeniu zaistnienia wypadku kolejowego lub wypadku z ludźmi, niezależnie czy jest pracownikiem użytkownika bocznicy czy nie, jest obowiązany osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt nadzorującemu bocznice, tj. Kierownikowi ds. kolejowych tel. 577-078-202. Jeśli nie jest to możliwe to za pośrednictwem innych osób, używając do tego celu wszelkich dostępnych środków.
2. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, pojazd ten należy zatrzymać, a kierujący manewrami ustawiacz, lub maszynista zgłasza zdarzenie nadzorującemu bocznice.
3. Kierujący manewrami, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, powinien wstrzymać ruch kolejowy na bocznicy.
4. Zgłaszając zdarzenie należy podać jego miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki, przy czym brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

12.3. POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznice, który otrzymał zawiadomienie o zdarzeniu, lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, powinien wezwać: pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są poszkodowani, straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - 1) uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - 2) pożaru lub wybuchu.Niezwłocznie wezwać pogotowie ratunkowe po otrzymaniu zgłoszenia o najechaniu pojazdu kolejowego na człowieka oraz zawiadomić o wypadku najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności.
2. Nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzenia na bocznicy jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie właścicielowi bocznicy.

12.4. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA

1. Powiadomiony o zdarzeniu nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia nadzorującego bocznice lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru, kierujący manewrami, prowadzący pojazd kolejowy powinien:
 - 1) zamknąć tory na których powstała przeszkoda dla ruchu,

- 2) zabezpieczyć miejsce zdarzenia,
 - 3) udzielić pierwszej pomocy rannym,
 - 4) przeciwdziałać powstaniu i rozprzestrzenianiu się pożaru,
 - 5) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny zdarzenia i nie dopuścić ich do zatarcia,
 - 6) informować mistrza utrzymania ruchu mechanicznego lub w razie jego nieobecności innego pracownika z nadzoru o fakcie i czasie przybycia na miejsce zdarzenia służb ratowniczych oraz ich rodzaju.
3. Nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie zawiadamia centrum powiadamiania ratunkowego (telefon alarmowy 112), podając w miarę możliwości informacje o:
 - 1) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - 2) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - 3) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi.
 4. Po przybyciu na miejsce zdarzenia, nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, do czasu przybycia kierującego akcją ratunkową obejmuje kierownictwo a także:
 - 1) współdziała z jednostkami ratownictwa medycznego i technicznego udzielającym pomocy poszkodowanym w zdarzeniu,
 - 2) sprawdza wykonanie przez kierującego manewrami czynności określone w pkt. 2,
 - 3) sprawdza i dopilnowuje wezwania i skierowania właściwych jednostek ratowniczych na miejsce zdarzenia,
 - 4) zabezpiecza dokumentację związaną z stanem infrastruktury i stanem pojazdów kolejowych, zbiera informacje od świadków zdarzenia, które mogą pomóc w ustaleniu przyczyn zdarzenia,
 - 5) współpracuje z przedstawicielami przewoźników.
 5. Wykolejony tabor na torach bocznic nie wolno wkolejać do czasu przybycia komisji powypadkowej. Tabor wykolejony musi być poddany sprawdzeniu i pomiarom przez właściciela taboru, który po sprawdzeniu wyda dalsze dyspozycje.
 6. Do czasu przeprowadzenia badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej, objętej miejscem wypadku z tarem i usunięcia usterek w infrastrukturze spowodowanych wypadkiem, zabrania się prowadzenia ruchu kolejowego po tej infrastrukturze.

12.5. ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU

1. Nadzorujący bocznice lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru zgłasza zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu.
2. Nadzorujący bocznice obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o zdarzeniu:
 - 1) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznic kolejowej,
 - 2) przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - 3) Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy.
3. Nadzorujący bocznice obowiązany jest powiadomić o zdarzeniu pisemnie przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia:
 - 1) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - 2) Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy.
 - 3) Prokuraturę Rejonową,
 - 4) Komendę Policji.

12.6. SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ

1. Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową określa Załącznik Nr 5.

ROZDZIAŁ XIII

13. ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW DRÓG KOLEJOWYCH

13.1. DZIAŁANIA PODEJMOWANE W SYTUACJACH WYJĄTKOWYCH I W TRUDNYCH WARUNKACH.

1. Jednostki wyznaczone do współpracy:
 - 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu:
 - Sekcja Eksploatacji w Wałbrzychu, Naczelnik Sekcji, tel.;
 - 2) po stronie bocznic kolejowej:
 - SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie, Kierownik ds. kolejowych, tel. 577078202.
2. W przypadku wystąpienia sytuacji wyjątkowej i trudnych warunków w obrębie części dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strona, która powzięła informację, powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
3. Strony ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, powiadamia się odpowiednio:
 - 1) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:
 - Dyspozytor Zakładowy – tel. 746374621, kom. 600084724
 - 2) po stronie bocznic kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie:
 - Kierownik ds. kolejowych tel. 577078202.
4. Podjęcie i prowadzenie akcji ratunkowej zarządza uprawniony pracownik Strony właściwej dla miejsca zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu).
5. Akcję ratunkową prowadzi się według zasad określonych w przepisach obowiązujących Stronę.
6. Strony zobowiązują się do udzielania pomocy w zakresie usuwania skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji nadzwyczajnych występujących w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.
7. Za bezpieczeństwo pożarowe i ochronę środowiska Strony odpowiadają w granicach swoich zarządów.
8. Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie prowadzi się w oparciu o Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17, oraz na podstawie szczegółowych zasad określonych w opracowanym planie prowadzenia robót zimowych obowiązującą na drogach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Regulamin pracy bocznic kolejowej, obowiązujący na drogach kolejowych zarządzanych przez SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie.
9. Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie sprawności techniczno – eksploatacyjnej w warunkach zimowych w granicach swojego działania.
10. Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:
 - 1) ze strony PKP PLK S.A.:
 - Naczelnik Sekcji Eksploatacji Wałbrzych, tel.;
 - Z-ca Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Wałbrzychu ds. inżynierii ruchu, tel.;
 - 2) ze strony bocznic kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie:
 - Kierownik ds. kolejowych tel. 577078202.
11. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w korzy-

staniu z infrastruktury kolejowej. Strona, która zarządziła zmiany powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.

12. W przypadkach niezbędnych dla usuwania skutków zimy w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strony, po wzajemnym uzgodnieniu, mogą udzielić sobie odpłatnej pomocy w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.

13.2. TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYŃ POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM.

1. Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu na drogach kolejowych przylegających do punktu styku, komisję kolejową powołuje Strona właściwa dla miejsca zdarzenia.
2. Komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 18 marca 2016 r. poz. 369).

13.3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ:

1. Strony ponoszą odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność zarządzanych przez siebie odcinków dróg kolejowych przylegających do punktów styku.
2. Koszty usuwania skutków i przyczyn wszystkich zdarzeń oraz uszkodzeń odcinków dróg kolejowych przylegających do punktów styku ponosi strona, która spowodowała zdarzenie, lub proporcjonalnie do orzeczonego stopnia przyczynienia się.

13.4. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW:

1. Spory dotyczące zagadnień ujętych w pkt. 13.2 oraz 13.3, Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
2. Przy braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem właściwości ogólnej.

ROZDZIAŁ XIV

14. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW

14.1. ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA

Lp.	Nazwa i adres zarządcy	Nr telefonu	Uwagi
1	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych ul. Parkowa 9 58 - 302 Wałbrzych	tel. (74) 637-46-40 fax (74) 637-46-53 iz.walbrzych@plk-sa.pl	
2	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji Wałbrzych ul. Stacyjna 1 58 - 306 Wałbrzych	tel. (74) 637-46-00	

14.2. PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ

Lp.	Nazwa i adres przewoźnika	Nr telefonu	Uwagi
1	2	3	4
1	PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI ul. Puławskiego 56 50 - 443 Wrocław	tel. (71) 717 78 09 fax. (71) 717 58 06 sekretariat.dolnoslaski@pkp-cargo.eu	
2	PKP CARGO S.A. DOLNOŚLĄSKI ZAKŁAD SPÓŁKI Sekcja Przewozów Wałbrzych ul. Żelazna 7 58 - 303 Wałbrzych		
3			

ROZDZIAŁ XV

15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

15.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

1. Niniejszy „Regulamin pracy boczniczy kolejowej” został opracowany w 6-ciu jednobrzmiących egzemplarzach, z przeznaczeniem:

Egzemplarz nr 1, 2, 3 - dla użytkownika boczniczy.

Egzemplarz nr 4 - dla PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu.

Egzemplarz nr 5 - dla PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych
Sekcja Eksploatacji w Wałbrzychu

Egzemplarz nr 6 - dla Urzędu Transportu Kolejowego

15.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU

1. Niniejsze opracowanie powinno być utrzymywane w stanie aktualnym przez użytkownika boczniczy.
2. Zmiany w regulaminie dotyczące PKP PLK S.A. należy wprowadzać po uprzednim ich uzgodnieniu z właściwym dla boczniczy Zakładem Linii Kolejowych.
3. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian i uzupełnień włączonym do niniejszego Regulaminu i podany do wiadomości zainteresowanym pracownikom za podpisem na oddzielnym wykazie.

15.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA

1. Niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej, obowiązuje od dnia zatwierdzenia go przez kierownika firmy SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. ks. J. Popiełuszki 28, Terminal Kontenerowy, ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie i po uzgodnieniu jego treści w zakresie techniczno - ruchowym przez PKP PLK S.A. właściwy dla boczniczy Zakład Linii Kolejowych.
2. Postanowienia niniejszego Regulaminu obowiązują pracowników przewoźników obsługujących bocznicę, pracowników „SCHAVEMAKER” związanych z pracą i eksploatacją boczniczy, a w szczególności nadzorującego bocznicę, operatorów urządzeń ładunkowych, jak i pracowników firm zajmujących się utrzymaniem nawierzchni torowej.
3. Po zatwierdzeniu, niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej, postanowienia jego należy wdrożyć do bieżącego stosowania i przestrzegania. W tym celu należy zorganizować szkolenia zainteresowanym pracownikom ze znajomości postanowień niniejszego Regulaminu.
4. Fakt przyjęcia niniejszego regulaminu do wiadomości przez pracowników związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym na boczniczy, musi być odnotowany i podpisany przez tych pracowników w wykazie Rozdział XVI Regulaminu.

ROZDZIAŁ XVI

16. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Lp	Zmiana				Podpis wprowadzającego zmianę
	na stronie	dotyczy	podstawa jej wprowadzenia nr i data podstawy	obowiązuje od dnia	
1.	2.	3.	4.	5.	6.

ROZDZIAŁ XVIII

18. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

18.1. ZAŁĄCZNIK NR 1 – KLASY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WEDŁUG RID

Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym

Klasa 2 Gazy

Klasa 3 Materiały ciekłe zapalne

Klasa 4.1 Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały stałe wybuchowe odczulone

Klasa 4.2 Materiały samozapalne

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne

Klasa 5.1 Materiały utleniające

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

Klasa 6.1 Materiały trujące

Klasa 6.2 Materiały zakaźne

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

Klasa 8 Materiały żrące

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

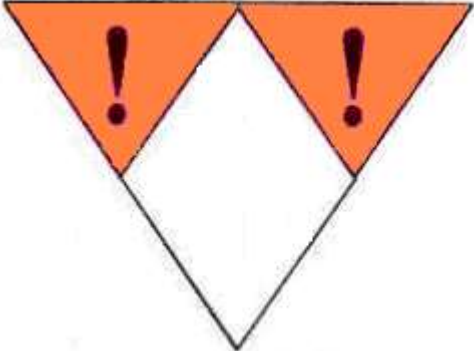
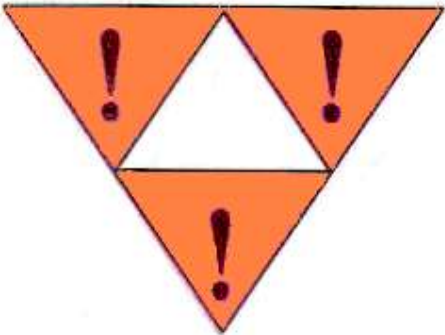
18.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 – WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WYSOKIEGO RYZYKA (TWR)

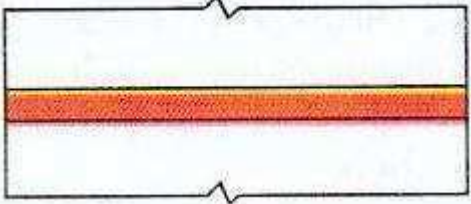
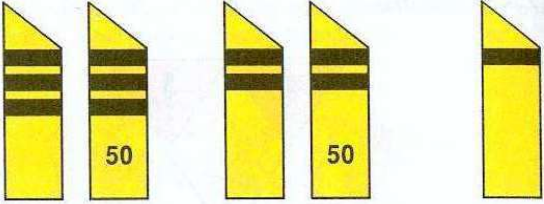
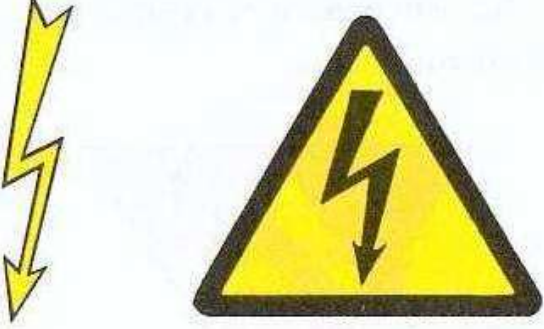
Do towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zalicza się towary wymienione w poniższej tabeli, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli.

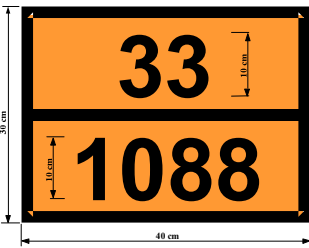





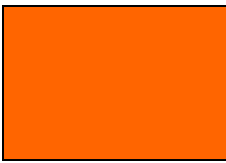
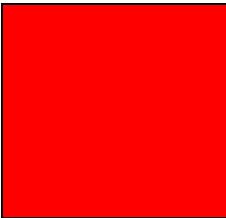



Klasa	Pod klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry) ^{c)}	Luzem (kg) ^{d)}	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy zapalne (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem pojemników aerozolowych	0	a)	0
3		materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)
		materiały ciekłe wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1		materiały utleniające grupy pakowania I	3000	a)	b)
		nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1		materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2		materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i 2900)	a)	0	0
7		materiały promieniotwórcze	3000 A ₁ (w postaci specjalnej) lub 3000 A ₂ w sztukach przesyłek Typ B(U), Typ B(M) lub Typ C		
8		materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

- a) nie dotyczy,
b) niezależnie od ilości, przepisów rozdziału 1.10.3 RID/Zał. 2 do SMGS nie stosuje się,
c) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz w cysternie jest opuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 12 RID/Zał. 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu w cysternie, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje,
d) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz towaru luzem jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 17 RID/Zał. 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu towaru luzem, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.

18.3. ZAŁĄCZNIK NR 3 – STAŁE OZNACZENIA OSTRZEGAWCZE NA WAGONACH WYMAGAJĄCYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ OSTROŻNOŚCI PRZY WYKONYWANIU MANEWRÓW

Nr	Symbol	Opis
1	<p>Ostrożnie przetaczać</p>	<p>Napis informujący o konieczności ostrożnego przetaczania. Napis koloru białego, na jasnym tle – czarny. Umieszczony na każdej ścianie bocznej z lewej strony, a w przypadku braku miejsca – z prawej strony. Na wagonach cysternach napis umieszczony na dennicach.</p>
2		<p>Zakaz najeżdżania. Znaczenie znaku: - podjąć specjalne środki ostrożności przy rozłączaniu i rozrządzeniu pociągu oraz w celu ochrony wagonu, - wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.</p>
3		<p>Zakaz staczania i odrzutu. Znaczenie znaku: - zakaz odrzutu i rozrządu na górkach, - wagon musi być przemieszczany przez lokomotywę manewrową, - wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.</p>

4		<p>Znak ostrzegawczy na zbiornikach przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych. Znak w kształcie pasa o kolorze pomarańczowym szerokości 30 cm naniesiony wokół zbiornika na wysokości jego osi poziomej. Wagonów tak oznaczonych nie wolno odrzucać, ani staczać z górkę rozrządowej oraz nie wolno staczać i odrzucać taboru na wagony oznaczone takim znakiem.</p>
5		<p>Znaki na wagonach z przewodem elektrycznego ogrzewania informujące o przeznaczeniu przewodu w zależności od wielkości napięcia (1000, 1500 lub 3000 volt) oraz rodzaju prądu stosowanego na liniach zelektryfikowanych. Sprzęgu śrubowego między wagonami nie wolno rozłączać przed rozczępieniem przez rewidenta wagonów przewodów ogrzewania elektrycznego i ostrzega przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym. Znaki umieszcza się na dolnej części słupków narożnych po stronie bocznej i czołowej, a na wagonach nie mających słupków narożnych - na tablicy blaszanej.</p>
6		<p>Znak ostrzegawczy przed porażeniem prądem na wagonach, przy których najwyższy stopień lub szczebel drabinki znajduje się na wysokości większej, niż 2 m nad górną powierzchnią główki szyny:</p> <ul style="list-style-type: none"> b) kolor znaku żółty - na ciemnym tle lub czerwony na jasnym tle dla taboru istniejącego; strzałka skierowana w dół, umieszczana na wagonach bezpośrednio w pobliżu stopni lub drabinek na takiej wysokości, aby mogła być zauważona przed zbliżeniem się pracownika do strefy niebezpiecznej, c) kolor znaku żółty odblaskowy; strzałka oraz obwódka koloru czarnego dla taboru nowego oraz naprawianego, wielkość znaku dostosowana do miejsca, w którym jest on umieszczony.

7	 <p>pomarańczowa tablica identyfikacyjna</p>	 <p>gazy: skroplone, skroplone silnie schłodzone, rozpuszczone</p> <p>pas szerokości 30 cm – kolej 1435 i 1520 mm</p>
8	 <p>UN 1005 amoniak bezwodny</p>  <p>UN 1017 chlor</p>  <p>gazy zapalne 2F, 3F, 4F</p> <p>pas szerokości 30 cm – kolej 1520 mm</p>	 <p>UN 1079 ditlenek siarki, UN 1092 akroleina stabilizowana, UN 1230 metanol</p>  <p>UN 1131 disiarczek węgla, UN 1162 dimetylodichlorosilan, UN 1250 metylotrichlorosilan</p>  <p>UN 1325 kaprolaktam, UN 1381 fosfor żółty, UN 2304 naftalen stopiony, UN 2448 siarka stopiona</p>  <p>UN 1649 mieszanina przeciwstukowa do paliw silnikowych</p>  <p>UN 3082 materiał zagrażający środowisku ciekły, i.n.o.</p>  <p>materiały żrące o kodzie C1, C3, CF1, CW1, CO1, CT1</p> <p>pas szerokości 50 cm – kolej 1520 mm</p>

18.4. ZAŁĄCZNIK NR 4 – WZORY NALEPEK OSTRZEGAWCZYCH



nr 1
materiały wybuchowe podklas 1.1,
1.2, 1.3



nr 1.4
materiały wybuchowe podklasy 1.4



nr 1.5
materiały wybuchowe podklasy 1.5



nr 1.6
materiały wybuchowe podklasy 1.6



nr 2.1
gazy zapalne





nr 2.2
gazy niepalne nietrujące



nr 2.3
gazy trujące



nr 3
materiały ciekłe zapalne



nr 4.1
materiały stałe zapalne,
materiały samoreaktywne,
materiały stałe wybuchowe odczulone



nr 4.2
materiały samozapalne



nr 4.3
materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne



nr 5.1
materiały utleniające



nr 5.2
nadtlenki organiczne



nr 6.1
materiały trujące



nr 6.2
materiały zakaźne



nr 7A
materiały promieniotwórcze
kategoria I – BIAŁA



nr 7B
materiały promieniotwórcze
kategoria II – ŻÓŁTA



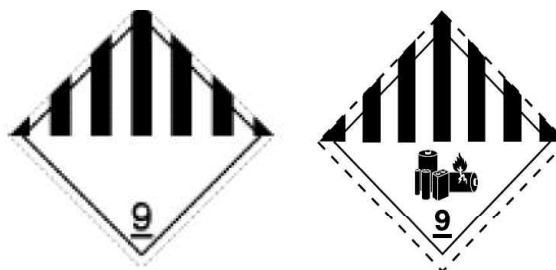
nr 7C
materiały promieniotwórcze
kategoria III – ŻÓŁTA



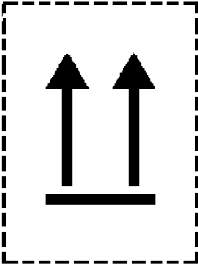

nr 7E
materiały promieniotwórcze
rozczipalne

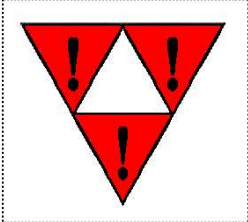
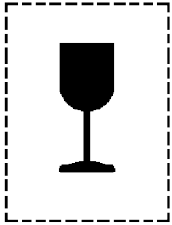

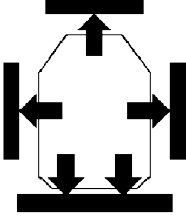


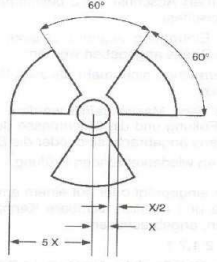


nr 8
materiały żrące



nr 9 i nr 9a
różne materiały i przedmioty niebezpieczne

Inne nalepki		
Nr11		„Góra” Dwie czarne strzały na białym lub właściwie kontrastującym tle
Nr13		Ostrożnie przetaczać

Nr15		<p>Zakaz odrzutu i staczania</p>
		<p>Towar łatwo tłukący się, kruchy Wagon wymaga ostrożnego manewrowania.</p>
		<p>Materiały przewożone w stanie podgrzanym.</p>
		<p>Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych o przekroczonej skrajni.</p>
		<p>Materiały zagrażające środowisku</p>
		<p>Materiały skażające środowisko wodne</p>
		<p>Symbol promieniowania</p>

18.5. ZAŁĄCZNIK NR 5 – SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ

1. Podjęcie prac przez komisję

- 1) Komisja kolejowa prowadząca postępowanie powinna niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.
- 2) W uzasadnionych przypadkach, o ile nie wpłynie to negatywnie na ustalenia komisji kolejowej, a zebranie dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenie oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu może nastąpić na stacji postojowej lub stacji docelowej pociągu, komisja kolejowa może odstąpić od udania się na miejsce wypadku lub incydentu. Decyzję w tym zakresie podejmuje przewodniczący komisji kolejowej, powiadamiając o wyznaczonym miejscu badania wypadku lub incydentu członków komisji.
- 3) Rodzaj i zakres badań określa przewodniczący komisji kolejowej po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.
- 4) Komisja powinna wykonać możliwie największą liczbę badań i oględzin w dniu zaistnienia wypadku, w tym bezwzględnie te badania i oględziny, których wykonanie w późniejszym terminie będzie niemożliwe.

2. Czynności komisji na miejscu wypadku kolejowego

- 1) Na miejscu zdarzenia, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:
 - a) ustala liczbę uszkodzonych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu;
 - b) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu;
 - c) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku lub incydentu, przez Policję lub inne uprawnione służby;
 - d) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydemtem oraz po nim;
 - e) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg (skład manewrowy) lub pojazd kolejowy, ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika jazdy i hamulca;
 - f) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku lub incydencie; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;
 - g) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji (w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy);
 - h) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan osygnalizowania pojazdów kolejowych;
 - i) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;
 - j) bada stan nawierzchni kolejowej;
 - k) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;

- l) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;
- m) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.
- 2) W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego sporządzenia *Protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym*, którego wzór określa Wzór nr 1 niniejszego Załącznika.
- 3) Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku bądź incydentu, komisja kolejowa sporządza *Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu Wzór Nr 2* niniejszego załącznika.
- 4) W protokole, o którym mowa w ppkt. 3, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.
- 5) Komisja sporządza dokumentację fotograficzną zdarzenia stanowiącą załącznik do protokołu o którym mowa w ppkt. 3. Dotyczy to w szczególności udokumentowania nieprawidłowości w wyniku których mogło dojść do powstania wypadku lub incydentu.
- 6) Wszyscy pracownicy kolejowi obecni na miejscu wypadku lub incydentu, którzy reprezentują jego strony i wykonują prace na jego miejscu, powinni być wskazani w *Protokole oględzin miejsca wypadku lub incydentu*.
- 7) Zapis urządzenia rejestrującego prędkość zdejmuje maszynista lub przedstawiciel przewoźnika kolejowego w obecności członka komisji kolejowej wyznaczonego przez jej przewodniczącego, dokonując następujących zapisów:
- a) zakresu prędkości urządzenia rejestrującego,
 - b) daty i godziny zdjęcia zapisu,
 - c) numeru pociągu,
 - d) serii i numeru lokomotywy oraz macierzystego zakładu taboru,
 - e) imienia i nazwiska maszynisty oraz miejsca zatrudnienia,
 - f) imienia i nazwiska członka komisji,
 - g) innych danych zgodnie z wewnętrzną instrukcją, obowiązującą u eksploatującego pojazd.
- Dokonane zapisy należy potwierdzić własnoręcznymi podpisami. Należy również dokonać odpowiednich zapisów w książce pokładowej pojazdu z napędem.
- 8) Odczytu i opisu taśmy lub innego urządzenia rejestrującego prędkość pojazdu kolejowego dokonuje posiadający właściwe kompetencje, wskazany przez przewodniczącego członek komisji kolejowej, pracownik przewoźnika kolejowego lub inny specjalista.

3. Szczegółowy zakres badań

- 1) Badając okoliczności i przyczyny wypadku, w zależności od potrzeb, należy w szczególności dokonać:
- a) ogólnej oceny stanu psychicznego i fizycznego pracownika mającego związek z wydarzeniem.

W razie stwierdzenia objawów nietrzeźwości lub pod wpływem narkotyków pracownika, należy poddać go badaniu na zawartość alkoholu lub narkotyków w organizmie (środków odurzających). Badaniu na zawartość alkoholu w organizmie należy poddać również pracowników, którzy nie okazują objawów nietrzeźwości, ale mają związek z powstałym wypadkiem.

Komisja ma obowiązek zarządzić przeprowadzenie udokumentowanych badań stanu trzeźwości, jeżeli nie wykonano ich przed jej przybyciem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kolejowych podejrzani o spowodowanie wypadku, oprócz badania zawartości alkoholu w organizmie, podlegają kontrolnemu badaniu profilaktycznemu. Badania przeprowadza się we właściwych terenowo kolejowych ośrodkach medycyny pracy na podstawie skierowania wydane-go przez pracodawcę. Pracownicy ci podlegają również powypadkowym badaniom psychologicznym wykonywanym w wyspecjalizowanej jednostce medycznej. Wyniki badań należy dołączyć do akt osobowych pracownika, a kopię do akt dochodzenia.

- b) zabezpieczyć istotne dokumenty wypadku oraz dokonać ustalenia zapisów:
- w dokumentach (dziennikach ruchu, książkach przebiegów, kontrolkach zajętości torów, rozkazach pisemnych, książkach kontroli urządzeń sterowania ruchem, dziennikach oględzin rozjazdów, dziennikach telefonicznych, dziennikach pracy drózników przejazdowych, raportach z jazdy, na taśmach lub innych nośnikach rejestratorów prędkości, książkach pokładowych pojazdów kolejowych z napędem itp.),
 - nagrań rozmów (rejestratory rozmów radiotelefonicznych),
- c) sprawdzenie zgodności czasów zapisów w dokumentach i urządzeniach rejestrujących z czasem rzeczywistym;
- d) sprawdzenie prawidłowości funkcjonowania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, stanu plomb, kłódek na aparatach blokowych i dźwigniach, urządzeń łączności, a w szczególności radiołączności pociągowej, odczytanie rozmów z urządzeń rejestrujących;
- e) w przypadku przypuszczenia, że jedną z przyczyn zaistniałego wypadku mogło być wadliwe działanie urządzeń srk, przewodniczący komisji winien zarządzić badanie rozszerzone – w protokole z badań należy odnotować rodzaj i klasę przyrządów pomiarowych oraz osoby wykonujące pomiary;
- f) ustalić czy pociąg, pojazd kolejowy lub skład manewrowy nie przekroczył największej dozwolonej prędkości dla danego miejsca zdarzenia;
- g) ustalenia stanu położenia: nastawnika jazdy, nastawnika kierunkowego, głównego i dodatkowego zaworu maszynisty, hamulca ręcznego, stanu plomb urządzeń bezpieczeństwa ruchu, prędkościomierza;
- h) zbadanie stanu hamulców i drożności przewodów hamulcowych, liczby wagonów z czynnym hamulcem, włączenia wszystkich wagonów do przewodu hamulcowego oraz wyjaśnienie ewentualnej przyczyny niewłączenia, sprawdzenia, czy nie nastąpiło zamarznięcie wody w zbiorniku odwadniającym lub w przewodzie hamulcowym, miejsce i wyniki ostatniej próby hamulców oraz śladów hamowania. Z przeprowadzonego badania komisja sporządza protokół według Wzoru nr 1 niniejszego załącznika;
- i) badania nawierzchni, podtorza i podłoża w tym: stanu i zużycia szyn, podkładów, podrozdnic i mostownic, elementów przytwierdzenia, podsypki;
- j) pomiaru szerokości i przechyłki toru w miejscu wykolejenia oraz na długości 100 metrów za i przed miejscem wykolejenia (pomiar bez obciążenia w odstępach co 5 metrów na prostych i co 2,5 metra na łukach o $R \leq 300$ metrów) oraz pomiaru nierówności pionowych toru;
- k) w przypadku wykolejenia na rozjeździe lub skrzyżowaniu torów w jednym poziomie:
- opisanie położenia zwrotnic na rozjeździe na którym doszło do wypadku, położenia zwrotnic sprzężynowych, wykolejnic,
 - określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamków nastawczych, podrozdnic,
 - pomiaru parametrów określonych w arkuszu badania technicznego rozjazdu, na którym nastąpiło wykolejenie oraz odpowiednie badania techniczne określone w stosownych instrukcjach, odnoszące się do zespołów lub podzespołów rozjazdu mogących mieć wpływ na wypadek;
- l) pomiarów i badań pojazdu kolejowego z napędem. Ze względu na dostępność miejsc pomiarowych na pojeździe oraz zniekształcenia pomiarów spowodowane wpływem toru, którego parametry nie odpowiadają wymaganiom, powinno odbywać się w trzech miejscach:
- na miejscu wypadku – należy mierzyć wstępne parametry profilu obręczy kół (wysokości obrzeża, szerokości obrzeża, stromości obrzeża), wysokość ewentualnego nawisu na powierzchni tocznej kół, wielkość ewentualnego wypływu materiału na powierzchni prowadzącej obrzeża powyżej wierzchołka obrzeża koła, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów,
 - na torze prostym i wypoziomowanym – należy sprawdzić parametry układów zawieszenia i sprzężynowania,

- na torze wyposażonym w kanał rewizyjny – należy sprawdzić parametry zestawów kołowych, także te które zmierzono wstępnie na miejscu wypadku.

Wyniki pomiarów należy wpisać do kart, których wzory podano w odpowiedniej dokumentacji przeglądów technicznych, przy wykorzystaniu Dokumentacji Systemu Utrzymania danego pojazdu kolejowego.

W razie potrzeby pojazd kolejowy z napędem należy poddać szczegółowym badaniom na stanowisku diagnostycznym.

m) oględzin technicznych i pomiarów poszczególnych elementów wagonowych w szczególności:

- wstępnie na miejscu wypadku:
 - ustalenia termin i miejsca ostatniej, wykonanej naprawy okresowej oraz bieżącej z wyłączeniem z ruchu,
 - ustalenia stanu (braku) wyposażenia i zabezpieczenia części układu biegowego, cięgiowego, zderzakowego oraz układu hamulcowego,
 - pomiaru profilu obrzeża obręczy zestawów kołowych (wysokość obrzeża, szerokość obrzeża, stromość obrzeża) wykolejonych wagonów,
 - ustalenie wielkości płaskich miejsc i nalepów na powierzchni tocznej zestawów kołowych,
 - ustalenie rozmieszczenia pojazdów oraz stan skręcenia wagonów,
- na torze prostym – wypoziomowanym sprawdzenia stanu i wykonania pomiaru elementów sprężynowania,
- na stanowisku naprawczym wyposażonym w kanał rewizyjny, podnośniki i oprzyrządowanie pomiarowo-kontrolne:
 - wykonania pełnego zakresu pomiarów zestawów kołowych,
 - sprawdzenia stanu technicznego elementów trących i sposobu ich smarowania,
 - pomiaru luzów ślizgów pomiędzy pudłem wagonu a wózkiem wagonu,
 - pomiarów ostoł, pudła wagonu oraz wózków wagonowych,
 - pomiarów luzów poprzecznych i podłużnych pomiędzy korpusami maźnic a prowadnikami,

n) po wstawieniu taboru na tor należy zmierzyć różnicę wysokości zderzaków od główki szyny sąsiadujących ze sobą wagonów (wykolejonych oraz sąsiednich nie wykolejonych),

o) w razie potrzeby dokonać pomiaru rzeczywistego nacisku kół wagonu na szynę,

p) ustalić czy przejazd kolejowy był należycie zabezpieczony oraz osygnalizowany tak od strony toru jak i od strony drogi, czy maszynista dawał wymagane sygnały, czy obsługa przejazdu zamknęła na czas rogatki i czy była obecna na stanowisku, zbadać widoczność pociągu z drogi i z posterunku obsługi przejazdu, warunki obserwacji i słyszalności ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym (przejrzystości szyb czołowych i bocznych kabiny kierowcy, włączone radio, uchylona szyba itp.) oraz stan jezdni, drogi, pomostu, przejazdu w poziomie szyn,

q) w razie pożaru w wagonie ustalić, na którym miejscu od lokomotywy znajdował się wagon, jego rodzaj, ładunek, sposób opakowania i zabezpieczenia ładunku, nadawcę ładunku oraz ewentualną obecność konwojenta.

W razie pożaru budynków, obiektów, zbóż, traw lub torowisk znajdujących się w granicach obszaru kolejowego oraz lasów w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, ustalić odległość od toru, kierunek, w którym przemieszczał się pożar (od czy do toru), jaki był kierunek wiatru, szerokość i stan pasów ochronnych i starać się wyjaśnić przyczynę pożaru, ponadto polecić zbadanie przyrządów zabezpieczających przed iskrzeniem na lokomotywach, które przed pożarem przejeżdżały w pobliżu miejsca pożaru. Określić rozmiar szkód powstałych wskutek pożaru.

2) Jeżeli wypadek został spowodowany urwaniem się części taboru (sprzęg, oś, widły maźnicze itp.) lub uszkodzeniem urządzeń nawierzchni (szyny, części rozjazdu) należy sporządzić szkic przekroju urwanej części z uwidocznieniem rodzaju i rozmiaru pęknięcia oraz struktury materiału.

- 3) Jeżeli istnieją uzasadnione podejrzenia, że wypadek został spowodowany wadliwym załadowaniem lub niewłaściwym umocowaniem przesyłki, to należy sporządzić szkic stanu ładunku i sposobu jego umocowania oraz wykazać, na czym te niewłaściwości polegały.

Ponadto należy ustalić, czy wadliwy ładunek lub zabezpieczenie przesyłki mogły być zauważone przez pracownika kolejowego przyjmującego przesyłkę do przewozu, czy też było ukryte.

Wagony ładowne, co do których istnieje podejrzenie, że sposób ich załadowania mógł być przyczyną wypadku nie powinny być przemieszczane przed dokonaniem oględzin przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego.

Jeżeli w czasie oględzin miejsca wypadku stwierdzi się, że nastąpiło uszkodzenie (wysypanie się) przesyłki, należy ustalić, w jaki sposób usuwać skutki wypadku, aby nie spowodować większych strat w uszkodzonych przesyłkach.

- 4) Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
- 5) Komisja kolejowa może wnioskować o wykonanie ekspertyzy w celu przeprowadzenia szczegółowych badań. Wykonanie jej zleca jednostka posiadająca tytuł prawny do podlegającego ekspertyzie pojazdu kolejowego, obiektu budowlanego lub infrastruktury kolejowej.
- 6) Jeżeli przedmiotem ekspertyzy jest ocena wzajemnego oddziaływania na siebie pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, wykonanie ekspertyzy zleca użytkownik bocznic kolejowej.
- 7) Ekspertyzy, mogą wykonywać wyłącznie jednostki uprawnione, posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu.
- 8) Użytkownik bocznic, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu, a mianowicie: układ i numery torów w rejonie wypadku, wyniki pomiarów toru, jego profil podłużny, usytuowanie, oznaczenie i położenie sygnalizatorów, wskaźników, zwrotnic i wykolejnic, usytuowanie i oznaczenie nastawni i innych posterunków ruchu, taboru (z uwzględnieniem jego kierunku jazdy) oraz śladów zdarzenia.
- 9) Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.
- 10) Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu zdarzenia komisja sporządza:
 - a) *Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu* (Wzór nr 2);
 - b) pisemną ocenę wyników wykonanych badań.

4. Wstępna analiza wypadku kolejowego

- 1) Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:
 - a) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek ze zdarzeniem lub osób postronnych mających wiadomości o zdarzeniu;
 - b) plan czynności, jakie należy przedsięwziąć dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności zdarzenia, w tym wykonania badań poza jego miejscem.
- 2) Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ppkt. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń końcowych.
- 3) Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych stron wypadku o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce macierzystej, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania.

4) W razie potrzeby komisja powinna dokonać:

a) wizji lokalnej w celu ustalenia okoliczności powstania i przebiegu wypadku, przy uwzględnieniu warunków terenowych, w jakich miał miejsce wypadek.

Wizji lokalnej należy dokonywać w warunkach podobnych do tych, w których powstał wypadek. Należy więc przy tym uwzględnić porę doby, oświetlenie, warunki atmosferyczne, wzajemne usytuowanie taboru itp.

b) oględzin urządzeń, mających związek z wypadkiem dla zbadania i wyjaśnienia okoliczności mających wpływ na powstanie lub przebieg wypadku,

c) prób lub doświadczeń potrzebnych do wyświetlenia niektórych okoliczności istotnych dla sprawy.

Czynności te mogą być zlecone innym osobom, zwłaszcza jeżeli wymagają one odpowiednich kwalifikacji osób, które mają wykonywać te czynności.

d) ekspertyz celem szczegółowego zbadania przedmiotu, dokonania jego pomiarów, zbadania układu mechanizmu w miejscach niedostępnych, określenia składu chemicznego, itp.,

e) zaleca się przy wizji lokalnej, oględzinach urządzeń oraz przy przeprowadzaniu niektórych prób używać kamery lub aparatu fotograficznego.

5. Ustalenia końcowe

1) Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:

a) przyczyny zdarzenia;

b) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię;

c) wnioski zapobiegawcze.

2) Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:

a) przyczynę pierwotną - stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania zdarzenia;

b) przyczyny bezpośrednie - stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania zdarzenia;

c) przyczyny pośrednie - pozostające w związku przyczynowym ze zdarzeniem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;

d) przyczyny systemowe - związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.

3) Kończącą kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa Wzór nr 3 niniejszego załącznika.

4) Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w ppkt. 1 i 2, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania zdarzenia. Do wniosków tych komisja kolejowa winna określić jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

5) Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza *Protokół ustaleń końcowych* (Wzór nr 4 niniejszego załącznika).

6) Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.

7) Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa niezwłocznie przekazuje:

a) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych - niezwłocznie po podpisaniu protokołu;

- b) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, przewodniczącemu PKBWK, oraz Prezesowi UTK - w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - c) jeśli zachodzi taka potrzeba - właściwym miejscowo: komendzie Policji oraz komendzie Państwowej Straży Pożarnej.
- 8) Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia zdarzenia.
 - 9) Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
 - 10) W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
 - 11) Komisja kolejowa sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, przyjmując uchwałę w tym zakresie.
 - 12) Zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom nie mogą obejmować ustalania winy lub odpowiedzialności.
 - 13) Raport (Wzór nr 5 niniejszego załącznika) z postępowania w sprawie wypadku lub incydentu kolejowego podpisuje w imieniu Komisji jej przewodniczący, po przyjęciu przez Komisję uchwały w tym zakresie.
 - 14) Akta zakończonego postępowania, wraz z odpisami wydanych w sprawie decyzji oraz wysłanych pism i zawiadomień, przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej, zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi archiwizacji.

Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym

WZÓR

**PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU nr /
SKŁADZIE MANEWROWYM¹⁾**

sporządzony dnia o godz. na stacji, posterunku odgałęźnym, posterunku odstępowym, km szlaku¹⁾ z powodu niezatrzymania się przed sygnałem "STÓJ" lub w innym miejscu i przejechania na odległość m poza wymagane miejsce zatrzymania.

1. Dane o pociągu lub składzie manewrowym									
Liczba wagonów			Długość w metrach	Liczba osi	Masa brutto (ton)	Masa hamująca			Uwagi
ogółem	próżnych	ładownych				wymagana		rzeczywista	
						%	ton		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

2. Stan hamulców badanego pojazdu o godz.					
Seria i numer pojazdu z napędem (i innego)	Ciśnienie powietrza w przewodzie głównym i hamulcowym wg wskazań manometrów	Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych - gorące, letnie, zimne)	Hamulec ręczny (sprawny, niesprawny)	Czy ręczny hamulec był użyty (tak, nie) ¹⁾	Uwagi
1	2	3	4	5	6

3. Stan hamulców badanych wagonów o godz.											
Kolejny wagon od pojazdu z napędem	Seria	Numer	Ładowny czy próżny	Hamulec wyłączony (tak, nie) ¹⁾	Wagon oklejony nalepką „hamulce niezdatny do użytku” (tak, nie) ¹⁾	Masa hamująca wagonu w tonach	Hamulec nastawiony na przebieg hamowania		Stan elementów hamujących (np. wstawek hamulcowych - gorące, letnie, zimne)	Uwagi	
							próżny	P, R, G, R + Mg			
							ładowny				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Prędkość pociągu (składu manewrowego)	rozkładowa km/godz., rzeczywista km/godz.,	z jaką pociąg przejechał obok sygnału "STÓJ" lub innego odpowiadającego mu miejsca
--	---	---

Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika	
---	--

Treść protokołu parafuje	przedstawiciel zarządcy infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej	
	członek komisji kolejowej	

Zastrzeżenia do protokołu (treść, nazwisko, stanowisko, podpis) :
.....
.....
.....
.....

Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu

WZÓR

**PROTOKÓŁ OGLEDZIN MIEJSCA
WYPADKU/INCYDENTU¹⁾ KOLEJOWEGO²⁾**

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem/
incydentem ¹⁾ zaistniałym
w dniu o godz. na stacji/szlaku / boczniczy ¹⁾ w
torze km linii przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
1.		przewodniczący		
2.		członek		
3.		członek		
4.		członek		

I. Opis miejsca wypadku lub incydentu - usytuowanie, stan urządzeń oraz opis dokumentacji dostępnej na miejscu zdarzenia

1. Urządzeń srk, sygnalizatorów i ich wskazań:

- a) na posterunku ruchu (pulpit nastawczy, aparat blokowy, ława nastawcza, urządzenia ERTMS itp.):

.....
.....

- b) na gruncie:

.....
.....

- c) urządzeń wewnętrznych (przełączniownia, siłownia itp.):

.....
.....

2. Torów, rozjazdów, budowli inżynierskich:

.....
.....
.....

3. Pojazdów kolejowych i ich urządzeń:

.....
.....
.....

4. Sieci trakcyjnej (zasilającej):

.....
.....

5. Urządzeń elektroenergetycznych, łączności i innych (np. hamulców torowych):

.....
.....
.....

6. Zapisy w dokumentacji mającej związek z wypadkiem (techniczno-ruchowa, pojazdowa itp.):

.....
.....

II. Warunki pogodowe:

pora dnia zachmurzenie
opady temperatura
widoczność słyszalność
inne zjawiska

III. Okoliczności powstania zdarzenia (miejsce, czas, mechanizm zdarzenia, uczestnicy zdarzenia, dane o pociągu, taborze manewrującym, wagonach, obsłudze):

.....
.....
.....
.....

IV. Skutki:

1. Poszkodowani w zdarzeniu:

	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
a)	pasażerowie				
b)	pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców				
c)	użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść				
d)	osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym				
e)	inni				

f)	informacje o poszkodowanych:

2. Określenie strat i szacunkowej wartości strat z tytułu zdarzenia:

.....
.....

3. Ograniczenia w ruchu pociągów:

.....

V. Przeprowadzone badania:

1. Wyniki badań trzeźwości lub na obecność środków odurzających uczestników zdarzenia:

.....

2. Ocena wyników badań i pomiarów (wyniki badań w załączeniu):

.....

VI. Działania ratownicze: rozpoczęte dnia od godz.
do godz. dnia
z udziałem:

1. zespołu ratownictwa medycznego
2. pogotowia ratownictwa technicznego
3. pogotowia technicznego
4. pogotowia sieciowego
5. pogotowia drogowego
6. jednostek straży przeciwpożarowej

VII. Wstępne ustalenia komisji kolejowej:

1. Przyczyna zasadnicza wypadku / incydentu¹⁾:
.....
kategoria
2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu¹⁾:
.....
3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu¹⁾:
.....
4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu¹⁾:
.....

VIII. Zalecenia komisji kolejowej wymagające podjęcia natychmiastowych działań:

.....
.....
.....

IX. Ustalenia dotyczące dalszej pracy komisji kolejowej:

1. Dalsze postępowanie będzie prowadzone przez komisję kolejową w składzie:

-
-
-

2. Informacja o materiałach przekazywanych komisji i terminie ich przekazania:

.....
.....
.....

X. Praca komisji: od godz. dnia do godz. dnia

XI. Pozostali pracownicy stron wypadku / incydentu¹⁾ obecni na jego miejscu:

1.
2.
3.
4.
5.
6.

XII. Wykaz załączników

.....
.....

XIII. Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie¹⁾:

.....
.....
.....

XIV. Podpisy członków komisji kolejowej:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

XV. Zastrzeżenia do protokołu (treść, nazwisko, stanowisko, podpis):

.....
.....
.....

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

²⁾ Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydemem, w pozostałych należy je przekreślić .

Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorie

I. Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej poważnego wypadku/wypadku oraz jej kategorie

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1	2	3
1	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	*00
2	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	*01
3	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	*02
4	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*03
5	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	*04
6	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	*05
7	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	*06
8	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	*07
9	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	*08
10	Uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	*09
11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	*10
12	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	*11
13	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	*12
14	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	*13
15	Zamach zbrodniczy	*14
16	Przedczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchYLENIE zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	*15

17	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*16
18	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	*17
19	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatekami (kat. A wg metryki przejazdowej)	*18
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatekami (kat. B)	*19
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatki (kat. C)	*20
22	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	*21
23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	*22
24	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznic	*23
25	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	*24
26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	*26
27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	*27
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	*28
29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	*29
30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	*30
31	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	*31
32	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	*32
33	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	*33
34	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	*34
35	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	*35
36	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	*36
37	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcie wagonów	*37
38	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych doprowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	*38
39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor nieelektryfikowany	*39
40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	*40

Dla zakwalifikowania poważnego wypadku lub wypadku do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy odpowiednio:

- 1) dokonać wyboru grupy w zależności od powagi skutków zdarzenia oraz określić oznaczenie literowe odpowiadające tej grupie następująco: A – poważny wypadek, B – wypadek;
- 2) dokonać wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię liczbową;
- 3) zakwalifikować zdarzenie poprzez wstawienie w miejsce oznaczenia * liczby odnoszącej się do kategorii określonej wyżej przyczyny bezpośredniej.

Przykład:

- 1) dla poważnego wypadku spowodowanego w wyniku przyjęcia pojazdów kolejowych (pociągu) na stację na tor zajęty – kategoria poważnego wypadku – **A02**;
- 2) dla wypadku – najechania pojazdu kolejowego na inny pojazd kolejowy stojący na torze zajęty, z przyczyny jak w pkt 1 – kategoria wypadku – **B02**.

II. Kwalifikacja przyczyn incydentu oraz ich kategorie

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1	2	3
1	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	C41
2	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	C42
3	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	C43
4	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	C44
5	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	C45
6	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	C46
7	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	C47
8	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	C48
9	Niewłaściwe zestawienie pociągu	C49
10	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	C50
11	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	C51
12	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: <ul style="list-style-type: none"> – nie osłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, – nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy 	C52
13	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	C53
14	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	C54

15	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	C55
16	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	C57
17	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	C59
18	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych	C60
19	Zamach zbrodniczy	C61
20	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	C62
21	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	C63
22	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	C64
23	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	C66
25	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	C67
26	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	C68
27	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	C69

Dla zakwalifikowania incydentu do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy dokonać kwalifikacji przyczyny oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię literowo-liczbową.

Przykład:

Dla incydentu kolejowego spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami bez negatywnych konsekwencji – kategoria incydentu – **C64**.

WZÓR
PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH¹⁾

sporządzony dnia w w związku z wypadkiem / incydem²⁾ kategorii zaistniałym w dniu o godz. na stacji / szlaku / bocznicy²⁾ w torze / rozjeździe²⁾ km linii na obszarze zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznicy kolejowej²⁾ jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury / użytkownika bocznicy kolejowej²⁾ właściwa dla miejsca zdarzenia przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
1.		przewodniczący		
2.		członek		
3.		członek		
4.		członek		

Przewodniczący komisji kolejowej powołany decyzją nr z dnia
Zmiany w składzie komisji w czasie prowadzonego postępowania:

1. ZEBRANY MATERIAŁ DOWODOWY:

- 1.1.
1.2.

2. ANALIZA ZEBRANEGO MATERIAŁU DOWODOWEGO:

- 2.1. Opis przeprowadzonych wysłuchań osób związanych ze zdarzeniem:
2.1.1. pracowników kolejowych łącznie z podwykonawcami:

.....
.....

- 2.1.2. świadków:

.....
.....

- 2.2. Analiza stanu technicznego elementów infrastruktury i taboru:
 - 2.2.1. system sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń:
.....
 - 2.2.2. tory i rozjazdy na odcinku 100 metrów przed miejscem powstania zdarzenia aż do miejsca zdarzenia:
.....
 - 2.2.3. urządzenia łączności:
.....
 - 2.2.4. pozostałe elementy infrastruktury:
.....
 - 2.2.5. pojazdy kolejowe:
.....
- 2.3. Analiza zapisów z automatycznych rejestratorów danych (z pojazdów kolejowych, rejestratorów rozmów, rejestratorów danych z posterunków ruchu):
.....
.....
- 2.4. Analiza dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
 - 2.4.1. środki podjęte przez pracowników kolejowych dla kontroli ruchu i sygnalizacji:
.....
 - 2.4.2. wymiana komunikatów ustnych w związku ze zdarzeniem, łącznie z dokumentacją z rejestrów:
.....
 - 2.4.3. środki podjęte w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca zdarzenia:
.....
- 2.5. Analiza organizacji pracy w miejscu i czasie zdarzenia, z uwzględnieniem:
 - 2.5.1. czasu pracy pracowników kolejowych biorących udział w zdarzeniu:
.....
 - 2.5.2. stanu psychofizycznego pracowników kolejowych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia:
.....
 - 2.5.3. warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy pracowników kolejowych mających związek przyczynowy ze zdarzeniem:
.....
 - 2.5.4. przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy:
.....
- 2.6. Odniesienie do systemu zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:
 - 2.6.1. weryfikacja istnienia odpowiedniej procedury we właściwym systemie zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem:
.....
 - 2.6.2. weryfikację praktycznego stosowania odpowiedniej procedury w kontekście zaistniałego zdarzenia:
.....
.....
 - 2.6.3. ewentualne spostrzeżenia dotyczące efektywności przepisów prawnych regulujących obszar związany z zaistniałym zdarzeniem:
.....

3. USTALENIA KOMISJI KOLEJOWEJ:

3.1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków / incydentów²⁾ zaistniałych w podobnych okolicznościach:

.....
.....

3.2. Opis przebiegu wypadku / incydu²⁾ (opis dynamiki wypadku / incydu²⁾, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ czynnika ludzkiego na przebieg i skutki wypadku / incydu²⁾):

.....
.....
.....

3.3. Przyczyny wypadku / incydu²⁾:

3.3.1. Bezpośrednia:

.....

3.3.2. Pierwotna:

.....

3.3.3. Pośrednie:

.....

3.3.4. Systemowe:

.....

3.4. Kategoria wypadku / incydu²⁾:

.....

3.5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla przyczyn wypadku / incydu²⁾ lub wniosków zapobiegawczych:

.....

4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

4.1.

.....

4.2.

.....

4.3.

.....

4.4.

.....

5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

	Imię i nazwisko	Data	Podpis
Przewodniczący:			
Członkowie:			
1.			
2.			
3.			
4.			

¹⁾ Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydu²⁾, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.

²⁾ Niepotrzebne skreślić.

Zawartość raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego

Raport powinien zawierać:

I. PODSUMOWANIE POSTĘPOWANIA

1. Decyzję o wszczęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, skład zespołu badawczego i opis przebiegu postępowania.
2. Krótki opis zdarzenia, miejsca i czasu wypadku lub incydentu oraz jego skutki.
3. Opis bezpośredniej przyczyny, przyczyn pośrednich, systemowych i pierwotnych wypadku lub incydentu ustalonych w postępowaniu.
4. Kategorię zdarzenia określoną w oparciu o ustalenia zespołu badawczego.
5. Wskazanie czynników mających wpływ na zaistnienie wypadku lub incydentu.
6. Główne zalecenia i adresatów tych zaleceń.

II. FAKTY BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE Z WYPADKIEM LUB INCYDENTEM

Opis zastanego stanu faktycznego, w tym:

1. określenie wypadku lub incydentu:
 - 1) data, dokładny czas i miejsce wypadku lub incydentu (stacja, linia, bocznica, kilometraż, szlak),
 - 2) opis wypadku lub incydentu,
 - 3) wskazanie personelu kolejowego, wykonawców biorących udział w wypadku lub incydencie oraz innych stron i świadków,
 - 4) określenie pociągów i ich składów, przewożonego ładunku (ze szczególnym uwzględnieniem towarów niebezpiecznych), pojazdów kolejowych, ich serii i numerów identyfikacyjnych, biorących udział w wypadku lub incydencie, wraz z uwzględnieniem dotychczasowego przebiegu ich utrzymania,
 - 5) opis infrastruktury kolejowej i systemu sygnalizacji w miejscu wypadku lub incydentu (typy torów, rozjazdów, urządzeń srk, sygnalizacji, shp itp.), wraz z uwzględnieniem dotychczasowego przebiegu ich utrzymania,
 - 6) stosowane na miejscu wypadku lub incydentu środki łączności radiowej i telefonicznej,
 - 7) prace wykonywane w miejscu wypadku lub incydentu albo w jego sąsiedztwie,
 - 8) uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy realizacji,
 - 9) opis działań ratowniczych podejmowanych przez wyspecjalizowane jednostki ratownictwa kolejowego i służby ustawowo powołane do niesienia pomocy oraz zespoły ratownictwa medycznego, kolejne etapy akcji ratowniczej;
2. ofiary śmiertelne, ranni i straty:
 - 1) poszkodowani w wypadku lub incydencie, w szczególności pasażerowie, użytkownicy przejazdów i przejść, osoby trzecie, personel kolejowy łącznie z wykonawcami,
 - 2) straty powstałe w ładunku, bagażach pasażerów oraz innej własności,
 - 3) zniszczenia lub uszkodzenia w pojazdach kolejowych, infrastrukturze kolejowej, środowisku itp.;
3. warunki zewnętrzne:
 - 1) warunki pogodowe (np. temperatura powietrza, deszcz, śnieg, oblodzenie, mgła, burza, wichura itp.), dane topograficzne (np. wzniesienie, nasyp, przekop, tunel, most, wiadukt itp.),
 - 2) inne warunki zewnętrzne mogące mieć wpływ na powstanie wypadku lub incydentu (np. szkody spowodowane ruchem zakładu górniczego, powódź itp.).

III. OPIS ZAPISÓW, BADAŃ I WYSŁUCHAŃ

1. Systemu zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do rodzaju wypadku lub incydentu, w tym:
 - 1) organizacji oraz sposobu wydawania i wykonywania poleceń;
 - 2) wymagań wobec personelu kolejowego i ich egzekwowania (czas pracy, kwalifikacje zawodowe, wymogi zdrowotne itp.);
 - 3) procedur wewnętrznych systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym w szczególności opisu procesu mającego związek z przyczynami wypadku lub incydentu, kontroli doraźnych i okresowych oraz ich wyników (wewnętrzny audyt bezpieczeństwa);
 - 4) obowiązków dotyczących współdziałania pomiędzy różnymi organizacjami uczestniczącymi w wypadku lub incydencie.
2. Zasad i uregulowań dotyczących wypadku lub incydentu, w tym:
 - 1) przepisów i regulacji wspólnotowych oraz krajowych;

- 2) przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie (zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych, wykonawców), których personel, pojazdy kolejowe lub infrastruktura miały wpływ na zaistnienie zdarzenia.
3. Podsumowania wysłuchań (dane osobowe podlegają ochronie zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2135 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 195)), w tym:
 - 1) pracowników kolejowych oraz pracowników wykonawców;
 - 2) innych świadków.
4. Funkcjonowania budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, w tym:
 - 1) systemu sygnalizacji, sterowania ruchem i zabezpieczeń łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych;
 - 2) infrastruktury kolejowej;
 - 3) sprzętu łączności;
 - 4) pojazdów kolejowych łącznie z zapisem z automatycznych rejestratorów danych.
5. Dokumentacji prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
 - 1) środków podjętych przez personel kolejowy dla kontroli ruchu i sygnalizacji;
 - 2) wymiany komunikatów ustnych w związku z wypadkiem lub incydem łącznie z dokumentacją z rejestrów;
 - 3) środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca wypadku lub incydemtu.
6. Organizacji pracy w miejscu i czasie wypadku lub incydemtu, w tym:
 - 1) czasu pracy personelu biorącego udział w wypadku lub incydencie;
 - 2) stanu psychofizycznego personelu kolejowego mającego wpływ na zaistnienie wypadku lub incydemtu;
 - 3) warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy personelu kolejowego mającego związek przyczynowy z wypadkiem lub incydemtem.

IV. ANALIZĘ I WNIOSKI

1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków lub incydemtów zaistniałych w podobnych okolicznościach.
2. Opis sekwencji zdarzeń pozostających w związku z badanym wypadkiem lub incydemtem.
3. Ustalenia dotyczące przebiegu wypadku lub incydemtu w oparciu o zaistniałe fakty.
4. Analizę faktów dla ustalenia wniosków odnośnie do przyczyn wypadku lub incydemtu i działania wyspecjalizowanych jednostek ratownictwa kolejowego, służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy oraz zespołów ratownictwa medycznego.
5. Określenie bezpośrednich przyczyn, przyczyn pośrednich, pierwotnych i systemowych wypadku lub incydemtu łącznie z czynnikami związanymi z działaniami podejmowanymi przez osoby związane z prowadzeniem ruchu pociągów, stanem pojazdów kolejowych lub urządzeń, a także przyczyn pośrednich związanych z umiejętnościami, procedurami i utrzymaniem oraz przyczyn systemowych związanych z uwarunkowaniami przepisów i innych regulacji i stosowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem.
6. Wskazanie innych nieprawidłowości ujawnionych w trakcie postępowania, ale niemających znaczenia dla wniosków w sprawie wypadku lub incydemtu.

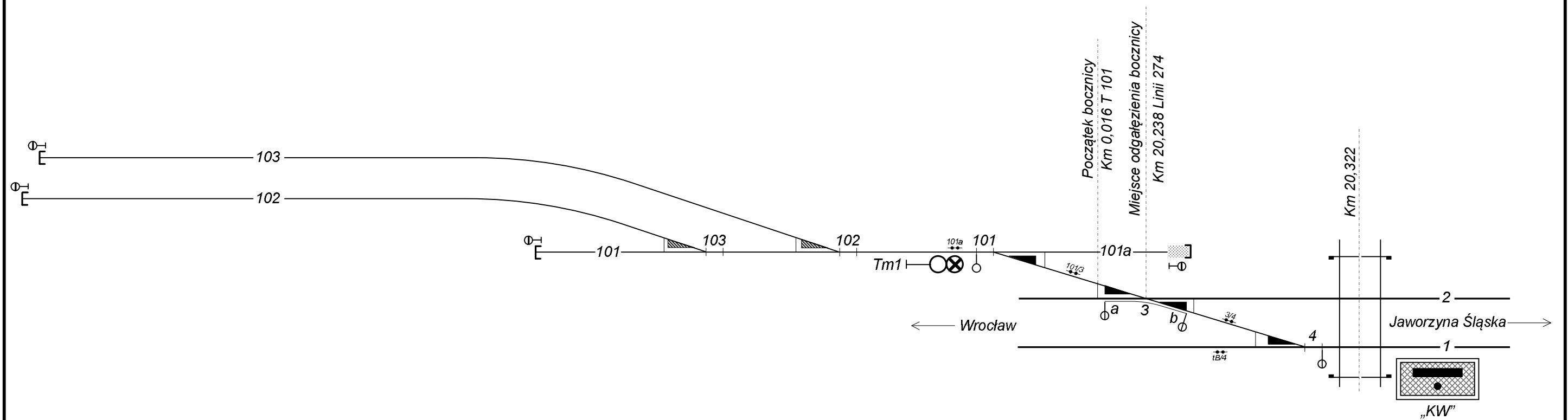
V. OPIS ŚRODKÓW ZAPOBIEGAWCZYCH

Przedstawienie na podstawie ustalonych przyczyn wypadku lub incydemtu oraz innych nieprawidłowości działań, które zostały lub będą podjęte jako środki zapobiegające jego powtórzeniu.

ZALECENIA MAJĄCE NA CELU UNIKNIĘCIE TAKICH WYPADKÓW LUB INCYDEMTOÓW W PRZYSZŁOŚCI LUB OGRANICZENIE ICH SKUTKÓW.

**18.6. ZAŁĄCZNIK NR 6 – PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA
I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM BOCZNICY KOLEJOWEJ**

PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM BOCZNICY
Schavemaker Invest Sp. z o.o.
Ul. Fabryczna 1
50-080 Kąty Wrocławskie



<i>Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym</i>			
<i>Bocznicza Schavemaker Invest Sp. z o.o. Ul. Fabryczna 1 50-080 Kąty Wrocławskie</i>			
<i>Opracował</i>	<i>A. Żuk</i>	<i>19.01.2019</i>	
<i>Kreślił</i>	<i>A. Żuk</i>	<i>19.01.2019</i>	

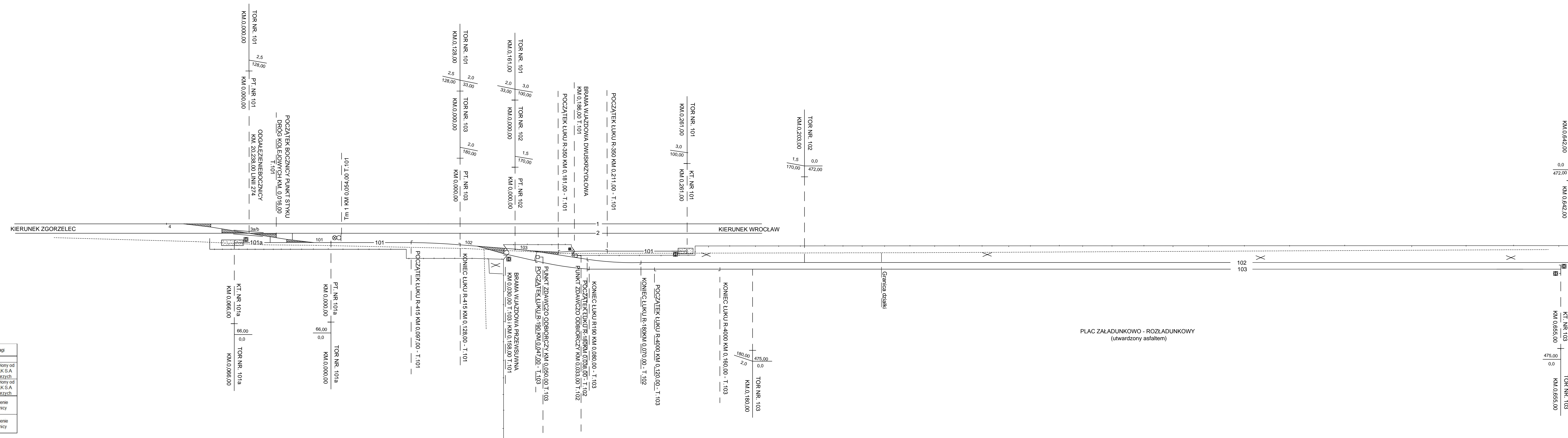
18.7. ZAŁĄCZNIK NR 7 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

PLAN SYTUACYJNY
BOCZNICY
1:1000
Schavemaker Invest Sp. z o.o.
ul. Fabryczna 1
50-080 Kąty Wrocławskie

Objekt infrastruktury usługowej odgałęzia się od rozjazdu Rkp nr 3 w km 20,238,00 linii 274 Wrocław - Zgorzelec w stacji Kąty Wrocławskie

Początek obiektu infrastruktury usługowej stanowi punkt:
- styk za krzyżownicą rozjazdu Rz nr 3 zlokalizowany w km 0,016,00 toru nr 101 boczniczy Schavemaker Invest Sp. z o.o.

Długość całkowita torów boczniczy 1624,00m
Długość budowlana torów boczniczy 1453,00m
Długość użyteczna torów boczniczy 1279,00m



Wykaz rozjazdów

Lp.	Nr rozj	rodzaj	typ	podrozjazdnice	podsyпка	Rok produkcji	Uwagi
1	101	Rzp	S49 - 190 - 1,9	drewniane	TLUCZEŃ	2002	Dzierżawiony od PKP PLK S.A IZ Wałbrzych
2	102	Rzp	S49 - 190 - 1,9	drewniane	TLUCZEŃ	1979	Dzierżawiony od PKP PLK S.A IZ Wałbrzych
3	103	Rls	S49 - 215 - 1,4,8	drewniane	TLUCZEŃ	2018	Na terenie boczniczy

Wykaz torów

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie	Od	Do	Długość całkowita	Długość budowlana	Długość użyteczna			Typ nawierzchni			Uwagi
					[m]	[m]	Od	Do	[m]	Szyny	Podkłady	Podsyпка	
1	101	Dojazdowo - Odstawczy	ŚR 3	KO	261	171	U 103	KO	65	S49	betonowe	tluczeń	Dzierżawiony od PKP PLK S.A IZ Wałbrzych
2	101a	Ochronny	S 101	KO	66	32	U 101	KO	--	S49	drewniane	tluczeń	Dzierżawiony od PKP PLK S.A IZ Wałbrzych
3	102	Ładunkowo - Rozładunkowy Zdawczo - Odbiorczy	S103	KO	642	622	PKT. Zdawczo odbiorczy	KO	609	S49	betonowe	tluczeń	Na terenie boczniczy
4	103	Ładunkowo - Rozładunkowy Zdawczo - Odbiorczy	S102	KO	655	628	PKT. Zdawczo odbiorczy	KO	605	S49	betonowe	tluczeń	Na terenie boczniczy

PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ
1:1000
Schavemaker Invest Sp. z o.o.
ul. Fabryczna 1
50-080 Kąty Wrocławskie

SPORZĄDZIŁ.....
(data i podpis)