



**SCHAVEMAKER**  
*Logistics & Transport*

## REGULAMIN

### Pracy Bocznicy Kolejowej

### Rail Port SCHAVEMAKER Mietków

Nr wydania: **1.01**

Sposób wydania Regulaminu: **Wydanie tradycyjne, papierowe**

Liczba sporządzonych egzemplarzy: **6**

Nr sporządzonego egzemplarza: **1**

Liczba stron Regulaminu: **81**

Data początkowa obowiązywania Regulaminu: **Od dnia wydania Świadectwa Bezpieczeństwa**



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

1723ES.603.10.75.1  
Uzgodnienie Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej:

DYREKTOR  
WZ.

24.02.2023

mgr Roman Białobrzycki  
Dyrektor ds. Eksploatacyjnych

Zatwierdzenie Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej:

Alina Galicka

Prokurent

Schavemaker Invest Sp. z o.o.

Przemysław Zemla

Prokurent

Schavemaker Invest Sp. z o.o.

## SPIS TREŚCI

<b>ROZDZIAŁ I</b> .....	5
<b>1. POSTANOWIENIA OGÓLNE</b> .....	5
1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU .....	5
1.2. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU .....	5
1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY .....	5
1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU .....	5
1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓLUŻYTKOWNICY .....	6
1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY .....	6
1.7. STATUS BOCZNICY .....	6
1.8. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH .....	6
1.9. WYKAZ PODMIOTÓW MAJĄCYCH OBOWIĄZEK ZAPOZNANIA SIĘ Z PRZEPISAMI WEWNĘTRZNYMI OBOWIĄZUJĄCYMI NA BOCZNICY .....	6
1.10. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ....	6
<b>ROZDZIAŁ II</b> .....	7
<b>2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY</b> .....	7
2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY .....	7
2.2. OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA .....	7
2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH .....	7
2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNICOWYCH .....	8
2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC .....	10
2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM .....	12
2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE .....	13
2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH .....	13
2.9. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ .....	13
2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE, RAMPY .....	13
2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE .....	13
2.12. WAGI WAGONOWE .....	14
2.13. BRAMY KOLEJOWE .....	14
2.14. SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU KOLEJOWEGO ORAZ SKRAJNIKI .....	14
2.15. LOKALIZACJA BUDOWLI LUB URZĄDZEŃ, DLA KTÓRYCH NIE JEST ZACHOWANA SKRAJNIA BUDOWLI .....	14
2.16. PLACE SKŁADOWE I ZASIEKI .....	14
2.17. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE .....	14
2.18. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE .....	15
2.19. TABOR KOLEJOWY .....	15
2.20. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI .....	15
<b>ROZDZIAŁ III</b> .....	16
<b>3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY     INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA</b> .....	16
3.1. ZASADY JAZDY ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY .....	16
3.2. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY .....	16
<b>ROZDZIAŁ IV</b> .....	18
<b>4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY</b> .....	18
4.1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ .....	18
4.2. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA .....	18
4.3. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH .....	18
4.4. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA TOR KOLEJOWY .....	19
4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH .....	19
4.6. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH .....	19
4.7. RUCH LOKOMOTYWY UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA .....	19
<b>ROZDZIAŁ V</b> .....	20
<b>5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY</b> .....	20
5.1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW .....	20
5.2. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWRÓWE .....	20

5.3. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY .....	20
5.4. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ .....	21
5.5. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM .....	21
5.6. SPRZĘGANIE I ROZSPRĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW .....	21
5.7. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE .....	21
5.8. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE .....	21
5.9. JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN .....	21
5.10. DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCÓW RECZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOLONYCH .....	22
5.11. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW .....	22
5.12. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC .....	22
5.13. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE .....	23
5.14. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM .....	23
ROZDZIAŁ VI .....	24
6. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY .....	24
6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ .....	24
6.2. ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ .....	24
6.3. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH .....	25
6.4. WAŻENIE WAGONÓW .....	25
6.5. PRACA MANEWRWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH .....	26
6.6. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH .....	27
ROZDZIAŁ VII .....	28
7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO .....	28
7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM .....	28
7.2. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM .....	28
7.3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA .....	29
7.4. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH .....	30
ROZDZIAŁ VIII .....	31
8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH .....	31
8.1. CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I POSTĘPOWANIE Z NIMI .....	31
8.2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ .....	31
8.3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH ORAZ OBSŁUDZE URZĄDZEŃ DO NAPEŁNIANIA I OPRÓŻNIANIA ZBIORNIKÓW TRANSPORTOWYCH .....	33
8.4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO .....	33
8.5. DORADCA DS. BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH .....	33
ROZDZIAŁ IX .....	34
9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY .....	34
9.1. REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY .....	34
9.2. URZĄDZENIA NIE STANOWIĄCE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ .....	34
ROZDZIAŁ X .....	35
10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW .....	35
10.1. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM .....	35
10.2. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA DOKUMENTACJA .....	35
10.3. 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 MANEWRZEJ .....	36
11.2. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM .....	36
<b>ROZDZIAŁ XII .....</b>	<b>38</b>
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 .....	40
12.7. ZAKRES BADAŃ WYPADKU, ANALIZA I USTALENIA KOŃCOWE .....	40
12.8. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO .....	40
<b>ROZDZIAŁ XIII .....</b>	<b>42</b>
13. ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW DRÓG KOLEJOWYCH .....	42
13.1. DZIAŁANIA PODEJMOWANE W SYTUACJACH WYJĄTKOWYCH I W TRUDNYCH WARUNKACH .....	42
13.2. TRYB WYJAŚNIANIA PRZYCZYŃ POWAŻNYCH WYPADKÓW, WYPADKÓW I INCYDENTÓW W TRANSPORCIE KOLEJOWYM .....	43
13.3. ZASADY WZAJEMNYCH ROZLICZEŃ .....	43
13.4. TRYB ROZSTRZYGANIA SPORÓW .....	43
<b>ROZDZIAŁ XIV .....</b>	<b>44</b>
14. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW .....	44
14.1. ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA .....	44
14.2. PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ .....	44
<b>ROZDZIAŁ XV .....</b>	<b>45</b>
15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE .....	45
15.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU .....	45
15.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIENI W TREŚCI REGULAMINU .....	45
15.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA .....	45
<b>ROZDZIAŁ XVI .....</b>	<b>47</b>
16. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIENI TREŚCI REGULAMINU .....	47
<b>ROZDZIAŁ XVII .....</b>	<b>48</b>
17. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU .....	48
17.1. ZAŁĄCZNIK NR 1 – REGULAMIN OBSŁUGI PRZEJAZDU KATEGORII F W KM 0,200,90 TORU 1M .....	49
17.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 – REGULAMIN OBSŁUGI PRZEJAZDU KATEGORII A W KM. 0,093,12 TORU NR 102 ORAZ W KM. 0,085.14 TORU NR 101 .....	50
17.3. ZAŁĄCZNIK NR 3 – KLASY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WEDŁUG RID .....	51
17.4. ZAŁĄCZNIK NR 4 – WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WYSOKIEGO RYZYKA (TWR) .....	52
17.5. ZAŁĄCZNIK NR 5 – STAŁE OZNACZENIA OSTRZEGAWCZE NA WAGONACH WYMAGAJĄCYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ OSTROŻNOŚCI PRZY WYKONYWANIU MANEWRÓW .....	53
17.6. ZAŁĄCZNIK NR 6 – WZORY NALEPEK OSTRZEGAWCZYCH .....	55
17.7. ZAŁĄCZNIK NR 7 – SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ .....	61
17.8. ZAŁĄCZNIK NR 8 – PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM BOCZNICY KOLEJOWEJ .....	80
17.9. ZAŁĄCZNIK NR 9 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ .....	81

# ROZDZIAŁ I

## 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków, 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 w związku z wymogiem postawionym przez art.19 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.  
Ponadto w Regulaminie ujęto postanowienia:
  - 1) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.
  - 2) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
2. Treść niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej jest opracowana zgodnie z Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika.
3. W niniejszym Regulaminie pracy boczniczy kolejowej uwzględniono również postanowienia Regulaminu technicznego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posterunek odgałęźny (podg) Mietków.
4. Szczegółowy i zawsze aktualny wykaz przepisów prawnych i wymagań, w tym w szczególności aktualnych publikatorów poszczególnych przepisów oraz dokumentów, znajduje się w prowadzonym przez użytkownika boczniczy rejestrze - aktów prawnych, przepisów, wymagań i informacji. Dokument jest ogólnodostępny na poziomie wszystkich komórek organizacyjnych użytkownika boczniczy.

### 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 prawną eksploatacji boczniczy jest:

1. Świadectwo Bezpieczeństwa wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, które potwierdza zgodność do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na boczniczy.
2. Regulamin pracy boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków.

### 1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

1. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu obowiązują wszystkich pracowników oraz podwykonawców związanych bezpośrednio z eksploatacją i transportem kolejowym boczniczy, jak również wszystkich przewoźników kolejowych obsługujących oraz prowadzących ruch kolejowy na boczniczy.

## **1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓŁUŻYTKOWNICY**

1. Bocznicę kolejową Rail Port SCHAVEMAKER Mietków użytkuje przedsiębiorca: SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie.

## **1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY**

1. Bocznicza kolejowa Rail Port SCHAVEMAKER Mietków, przeznaczona 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 boczniczy i zabierania ich z tych miejsc,
  - 5) ładowania towarów do podstawionych wagonów na punktach ładunkowych boczniczy,
  - 6) rozładunku towarów z podstawionych wagonów na punkty ładunkowe,
  - 7) zdawania wagonów ładownych i próżnych przewoźnikom kolejowym,
  - 8) do postoju wagonów,
  - 9) do naprawy wagonów.

## **1.7. STATUS BOCZNICY**

1. Bocznicza kolejowa Rail Port SCHAVEMAKER Mietków posiada status boczniczy ogólnodostępnej.

## **1.8. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH**

1. Użytkownik boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków posiada i stosuje przepisy wewnętrzne, obejmujące swym zakresem całą bocznicę, w tym:
  - 1) przepisy wewnętrzne prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na boczniczy kolejowej,
  - 2) przepisy wewnętrzne utrzymania infrastruktury kolejowej na boczniczy,
  - 3) instrukcję w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej,
  - 4) instrukcję postępowania przy przewozie transportem kolejowym towarów niebezpiecznych.

## **1.9. WYKAZ PODMIOTÓW MAJĄCYCH OBOWIĄZEK ZAPOZNANIA SIĘ Z PRZEPISAMI WEWNĘTRZNYMI OBOWIAZUJĄCYMI NA BOCZNICY**

1. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej oraz w treści przywołanych regulacji wewnętrznych użytkownika boczniczy obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio z eksploatacją i transportem kolejowym boczniczy oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę w zakresie obowiązków wynikających z niniejszego Regulaminu.

## **1.10. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

1. Użytkownik boczniczy, na podstawie udzielonej licencji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., stosuje i korzysta na potrzeby prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy bocznicą, a torami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., niżej wymienionych wewnętrznych instrukcji zarządcy infrastruktury:
  - 1) Ir-1 - Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów,
  - 2) Ie-4 (WTB-E10) - Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
  - 3) Ie-5 (E-11) - Instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.

## ROZDZIAŁ II

### 2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY

#### 2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY

1. Bocznicza kolejowa Rail Port SCHAVEMAKER Mietków jest bocznicą szlakową, położoną na linii kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 970 Mietków – Mietków Bocznicza.
2. Bocznicza kolejowa Rail Port SCHAVEMAKER Mietków odgałęzia się na końcu linii kolejowej nr 970 Mietków-Mietków Bocznicza w jej 0,161.00 km.
3. Początek boczniczy, stanowiący punkt styku dróg kolejowych pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a bocznicą kolejową Rail Port SCHAVEMAKER Mietków, położony jest w km 0,161.00 toru kolejowego 1M linii nr 970 Mietków – Mietków Bocznicza.

#### 2.2. OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA

1. Bocznicza kolejowa Rail Port SCHAVEMAKER Mietków stanowi dwa okręgi nastawcze:
  - 1) Okręg nastawczy bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego obejmujący:
    - a) tory nr 1M, tory nr 101, 114, 116, 102, 104, 106 do wysokości styku przediglicowego rozjazdu nr 109,
    - b) obsługę przez zwrotniczowego wykołojnicę Wk101, zwrotnic rozjazdów nr 104, 105, 106, 107, 108, 109,
  - 2) Okręg nastawczy drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicę obejmujący:
    - a) tory nr 102, 104, 106 od wysokości styku przediglicowego rozjazdu nr 109, tory nr 122, 120,
    - b) obsługę przez drużynę manewrową przewoźnika zwrotnic rozjazdów nr 111, 112, 113ab, 113cd.
2. Posterunku ruchu na i przy boczniczy nie ma.
3. Na boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków, w km 0,164.00 toru nr 102, zlokalizowany jest bocznicowy posterunek zwrotniczowski.
4. Obsadę bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego stanowi zwrotniczy użytkownika boczniczy kolejowej.

#### 2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH

1. Punkty zdawczo odbiorcze boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków zlokalizowane są na torach nr 102, 104 i 106.
2. Miejsca punktów zdawczo-odbiorczych oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi:
  - 1) dla toru nr 102 po prawej stronie tego toru, w jego 0,213.90 km,
  - 2) dla toru nr 104 po prawej stronie tego toru, w jego 0,084.52 km.
  - 3) dla toru nr 106 po prawej stronie tego toru, w jego 0,146.49 km.

## 2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNIKOWYCH

### 1. Wykaz torów bocznicowych i ich przeznaczenie.

Nr toru	Nazwa toru i przeznaczenie	Długość ogólna					Długość użyteczna					Pojemność w wagonach o śr. dł. 17 m	Na terenie
		od	nr rozj.	do	nr rozj.	m	od	nr rozj.	do	nr rozj.	m		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1M	przyjazdowo odjazdowy	PR	101	PR	104	1206,18	Semafor E <sup>2</sup>	-	Wskaźnik W4	-	710,97	41	Od km 0,00 do km 0,161.40 na terenie PKP PLK S.A
101	odstawczy	PR	104	K.O.	-	354,34	Km 0,100	-	Brama	-	206,40	12	-
102	zdawczo – odbiorczy	PR	104	PR	105	169,94	Pkt zd.odb	-	U	113	874,03	51	-
		PR	105	ŚR	113	951,22							
		PR	104	ŚR	113	1121,16							
104	zdawczo – odbiorczy	PR	105	PR	106	40,27	Pkt zd.odb	-	U	112	659,23	38	-
		PR	106	PR	112	748,09							
		PR	112	PR	113	163,35							
		PR	105	ŚR	113	951,71							
106	zdawczo – odbiorczy	PR	106	PR	107	62,15	Pkt zd.odb	-	U	112	557,26	32	-
		PR	107	PR	108	40,01							
		PR	108	PR	111	376,43							
		PR	111	PR	112	269,99							
		PR	106	PR	112	748,58							
108	rozładunkowy	PR	108	PR	109	62,01	PR	109	U	111	270,23	15	-
		PR	109	U	111	270,23							
		U	111	PR	111	44,67							
		PR	108	PR	111	376,91							
114	odstawczy	PR	107	K.O.	-	61,21	U	107	PPP	-	16,63	-	-
116	odstawczy	PR	109	K.O.	-	95,64	U	109	PPP	-	50,91	2	-
120	ładunkowy	ŚR	113	K.P.	-	61,30	K.P.	-	Z1	-	581,97	34	-
		K.P.	-	Z-1	-	581,97							
		Z1	-	K.O.	-	9,15							
		ŚR	113	K.O.	-	652,42							
122	ładunkowy	ŚR	113	K.P.	-	61,53	K.P.	-	PPP	-	581,57	34	-
		K.P.	-	Z-1	-	581,57							
		Z1	-	K.O.	-	9,28							
		ŚR	113	K.O.	-	652,38							
<b>Razem metrów</b>		<b>6 220,53</b>					<b>4 509,20</b>					<b>259</b>	

#### Objaśnienia skrótów:

PR	- początek rozjazdu	KO	- kozioł oporowy
ŚR	- środek rozjazdu	Z-1	- tarcza zaporowa
U	- ukres rozjazdu	PPP	- początek poduszki piaskowej;
K.P.	- koniec przejazdu	Wskaźnik W4	- wskaźnik zatrzymania czoła pociągu

- 1) Długość użytkowa torów zdawczo-odbiorczych wynosi 2 090,52 mb,
- 2) Jednorazowo na bocznicę można podstawić składy pociągów o długości nie większej niż 630 mb. tj. długość określona w dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zawierającego warunki techniczno-ruchowe linii kolejowej nr 274 dla odcinka Wrocław Świebodzki – Imbramowice.



## 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.	6.	7.	8.
1M	przyjazdowo odjazdowy	S49	R=401	20	klasyczny	nie	nie
101	odstawczy	S49	R=642	20	klasyczny	nie	nie
102	zdawczo – odbiorczy	S49	R=222	20	klasyczny	nie	nie
104	zdawczo – odbiorczy	S49	R=236	20	klasyczny	nie	nie
106	zdawczo – odbiorczy	S49	R=222	20	klasyczny	nie	nie
108	rozładunkowy	S49	R=209	20	klasyczny	nie	nie
114	odstawczy	S49	Na odcinku prostym	20	klasyczny	nie	nie
116	odstawczy	S49	Na odcinku prostym	20	klasyczny	nie	nie
120	ładunkowy	S49	R=908	20	klasyczny	nie	nie
122	ładunkowy	S49	R=260	20	klasyczny	nie	nie

## 3. Pochylenia podłużne torów na boczniczy (patrząc od początku boczniczy).

Nr toru	Rodzaj pochylecia podłużnego toru wg kilometrażu	Wielkość pochylecia w %	Na długości w metrach
1.	2.	3.	4.
1M	wzniesienie	2,00	150,00
	spadek	4,50	100,00
	spadek	0,70	100,00
	wzniesienie	2,66	150,00
	wzniesienie	1,80	706,18
101	wzniesienie	2,10	306,40
	poziom	0,00	47,94
102	wzniesienie	2,10	169,94
	wzniesienie	1,80	951,22

Nr toru	Rodzaj pochylenia podłużnego toru wg kilometrażu	Wielkość pochylenia w ‰	Na długości w metrach
1.	2.	3.	4.
104	wzniesienie	1,70	788,36
	wzniesienie	2,00	214,70
106	wzniesienie	1,70	744,58
108	wzniesienie	1,80	376,92
114	spadek	1,50	61,20
116	spadek	2,00	95,64
120	wzniesienie	0,80	250,00
	spadek	0,50	100,00
	wzniesienie	1,00	302,42
122	wzniesienie	0,60	250,00
	spadek	0,50	100,00
	wzniesienie	1,00	302,38

## 2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC

### 1. Rozjazdy zlokalizowane poza bocznicą, na terenie zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Lp.	Numer rozjazdu	Rodzaj rozjazdu	Typ szyn	Promień	Skos rozjazdu	Podrozjazdnice	Podsypka	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1	101	Rzl	S60	190	1:9	drewniane	tłuczeń	Rozjazd odgałęziający bocznicę
2	102	Rzp	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	-

### 2. Rodzaje, typ i parametry techniczne dotyczące rozjazdów bocznicowych.

Lp.	Numer rozjazdu	Rodzaj rozjazdu	Typ szyn	Promień	Skos rozjazdu	Podrozjazdnice	Podsypka	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1	104	Rzl	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	-
2	105	Rzl	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	-
3	106	Rzp	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	-
4	107	Rzl	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	-
5	108	Rzl	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	-

Lp.	Numer rozjazdu	Rodzaj rozjazdu	Typ szyn	Promień	Skos rozjazdu	Podrozjazdnice	Podsyпка	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
6	109	Rzl	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	-
7	111	Rzp	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	-
8	112	Rzp	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	-
9	113	Rpkd	S49	190	1:9	drewniane	tłuczeń	-

### 3. Rodzaje – typ wykołojnic.

Na terenie bocznic na torze 1M w km 1,146.49 tego toru, zabudowana jest przestawiana ręcznie wykołojnica Wk101, w położeniu zasadniczym „zdjęta z toru”.

### 4. Zasadnicze położenie, sposób obsługi (nastawiania), uzależnienia rozjazdów.

Numer rozjazdu	Położenie zasadnicze rozjazdu	Sposób przestawiania: „e” – elektryczny „r” – ręczny	Obowiązek przestawienia zwrotnicy należy do	Wyposażenie rozjazdu w latarnię	Uzależnienia kluczowe	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
<b>Rozjazdy zlokalizowane poza bocznicą, na terenie zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podg Mietków</b>						
101	Po torze szlakowym nr 2 linii nr 274 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. szlaku podg Mietków – Imbramowice	e	Dyżurnego ruchu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podg Mietków	nie	nie	Rozjazd odgałęziający bocznicę
102	Na tor nr 101a	e	Dyżurnego ruchu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podg Mietków	nie	nie	-
<b>Rozjazdy na terenie bocznic</b>						
104	Na rozjazd 105	r	zwrotniczy	nie	nie	-
105	Na tor 102	r	zwrotniczy	nie	nie	-
106	Na tor 104	r	zwrotniczy	nie	nie	-
107	Na tor 114	r	zwrotniczy	nie	nie	-
108	Na tor 106	r	zwrotniczy	nie	nie	-
109	Na tor 116	r	zwrotniczy	nie	nie	-

Numer rozjazdu	Położenie zasadnicze rozjazdu	Sposób przestawiania: „e” – elektryczny „r” – ręczny	Obowiązek przestawienia zwrotnicy należy do	Wyposażenie rozjazdu w latarnię	Uzależnienia kluczowe	Uwagi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
111	Na tor 106	r	drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	-
112	Na tor 104	r	drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	-
113ab	Na tor 120	r	drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	-
113cd	Na tor 102	r	drużyna manewrowa przewoźnika	nie	nie	-
Wk101	Zdjęta z toru	r	zwrotniczy	nie	tak	Klucz Wk101+ na tablicy kontrolnej na bocznicy posterunku zwrotniczowskim, klucz Wk101- w zamku wykolejnicowym

5. Układ torowy bocznicy z uwzględnieniem punktów ładunkowych oraz innych urządzeń infrastruktury kolejowej został przedstawiony na planie sytuacyjnym bocznicy stanowiącym Załącznik Nr 10, będący integralną częścią niniejszego Regulaminu.

## 2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

- Na terenie bocznicy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków zabudowane są kluczowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym, z sygnalizacją świetlną.
- Na bocznicy urządzeniami zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym są:
  - światlny semafor E<sup>2</sup>, zlokalizowany w km 0,335.28 toru nr 1M, po prawej jego stronie,
  - wykolejnica Wk101 zabudowana w torze 1M, w jego 1,146.49 km, w położeniu zasadniczym „zdjęta z toru” z dwoma zamkami wykolejnicowymi uzależniona na drodze kluczowej z aparatem blokowym i blokiem dania zgody Dz,
  - aparat blokowy z blokiem dania zgody Dz A<sup>2</sup>B<sup>2</sup>, uzależniony z blokiem otrzymania zgody w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym zabudowanych na posterunku odgałęźnym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. posterunek odgałęźny (podg) Mietków, obsługiwany przez zwrotniczego użytkownika bocznicy,
  - czujniki obecności koła szt. 2 – czujnik 101-102, czujnik tE.
- Urządzenia wskazane w ppkt. 2 ppkt 1), 3) włączone są do systemu zależnościowego urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym posterunku odgałęźnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podg Mietków. Urządzenia te obsługiwane są na drodze elektrycznej przez dyżurnego ruchu podg Mietków.
- Zabezpieczeniem przed nieuzgodnionymi wyjazdami z bocznicy na tory PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest ułożenie uzależnionej systemem zależnościowym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Kąty Wrocławskie zwrotnicy rozjazdu nr 102 (zlokalizowanego poza bocznica kolejową) w położeniu zasadniczym kierującym na tor nr 101a, oraz świetlny semafor E<sup>2</sup>.
- Urządzenia zabezpieczenia i sterowa ruchem kolejowym na bocznicy kolejowej przedstawiono na planie schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym bocznicy, stanowiącym Załącznik nr 9 do niniejszego Regulaminu.

6. Na boczniczy kolejowej, w pomieszczeniu bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego, znajduje się jedna zapasowa spona iglicowa.
7. Za stan spony iglicowej odpowiedzialny jest zwrotniczy użytkownika boczniczy kolejowej.

## **2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE**

1. W torze 1M w km 0,169.12 zabudowany jest przepust. Na pozostałej części boczniczy, kolejowych obiektów inżynierskich nie ma.

## **2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH**

1. Na terenie boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków zabudowane są przejazdy kolejowo-drogowe krzyżujące się z torami w poziomie szyn:
  - 1) W torze nr 1M w jego 0,200,89 km zlokalizowany jest przejazd kolejowo drogowy kat. F z rogatkami w położeniu zasadniczym „zamknięte”. Opis techniczny wymienionego przejazdu, zasady obsługi określone są w regulaminie obsługi przejazdu kolejowo drogowego stanowiący Załącznik nr 1 do niniejszego regulaminu.
  - 2) W torze nr 101 i 102 w km. 0,093,12 toru nr 102, oraz w km 0,085.14 toru nr 101 zlokalizowany jest przejazd kolejowo drogowy kat. A z rogatkami w położeniu zasadniczym „otwarte”. Opis techniczny wymienionego przejazdu, zasady obsługi określone są w regulaminie obsługi przejazdu kolejowo drogowego stanowiący Załącznik nr 2 do niniejszego regulaminu.
  - 3) W torze nr 120 i 122 w km. 0,059,82 toru 120, oraz w km 0,060,03 toru 122 zlokalizowany jest przejazd kolejowo drogowy niestrzeżony kat. D sygnalizowany krzyżami Świętego Andrzeja.
2. Na terenie boczniczy 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, obsługiwane ręcznie przez zwrotniczego.
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.
3. W przypadku wygaśnięcia punktu oświetleniowego, kierujący manewrami winien zachować ostrożność i natychmiast powiadomić przedstawiciela boczniczy.

## **2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE, RAMPY**

1. Punkty ładunkowe dla załadunku i rozładunku wagonów zlokalizowane są na torach nr 122,120 i 108.
2. Rampy – przy torze nr 106, 114 i 115 zlokalizowana jest rampa czołowo boczna wyłączona z eksploatacji.

## **2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE**

1. Na boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków do rozładunków i załadunków wagonów eksploatowane są samojezdne manipulatory kontenerowe typu Reachstucker, dźwigi, suwnice, wózki podnośnikowe oraz inne wózki jezdniowe z napędem silnikowym z mechanicznym napędem podnoszenia.

## 2.12. WAGI WAGONOWE

1. Na terenie boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków nie zastosowano wag wagonowych.

## 2.13. BRAMY KOLEJOWE

1. Na terenie boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków w torze nr 101, w km 0,306.40 usytuowana jest brama wjazdowa do wyłączzonego z eksploatacji garażu lokomotyw.

## 2.14. SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU KOLEJOWEGO ORAZ SKRAJNIKI

1. Na terenie boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków, w obrębie jej torów, obowiązują następujące rodzaje skrajni:
  - 1) dla torów, rozjazdów i innych budowli oraz urządzeń znajdujących się w strefie kolejowej boczniczy - skrajnie o parametrach wg PN-EN 15273-3, Wytycznych UIC oraz „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na boczniczy” obowiązującej na boczniczy,
  - 2) dla pojazdów kolejowych - skrajnia o parametrach PN-EN 15273-2.
2. Na terenie boczniczy nie ma zabudowanych skrajników.

## 2.15. LOKALIZACJA BUDOWLI LUB URZĄDZEŃ, DLA KTÓRYCH NIE JEST ZACHOWANA SKRAJNIA BUDOWLI

1. Na terenie boczniczy miejscem, w którym nie jest zachowana skrajnia jest rampa czołowo-boczna wskazana w pkt 2.10, oznaczona ostrzegawczymi czarnymi ukośnymi pasami na żółtym tle.

## 2.16. PLACE SKŁADOWE I ZASIEKI

1. Przy torze nr 120 zlokalizowany jest utwardzony plac składowy o powierzchni 3000m<sup>2</sup> do składowania rozładowanych kontenerów.

## 2.17. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE

1. Na terenie boczniczy przy torze 1M w jego 0,335.28 km, po prawej jego stronie, zabudowany jest świetlny semafor E<sup>2</sup>, dla wyjazdów pociągów z boczniczy.
2. Na terenie boczniczy znajdują się sygnały zamknięcia toru „Z1”, zlokalizowane:
  - 1) na początku ławy piaskowej, przed kozłem oporowym końca toru nr 114,
  - 2) na początku ławy piaskowej, przed kozłem oporowym końca toru nr 120,
  - 3) na początku ławy piaskowej, przed kozłem oporowym końca toru nr 122,
  - 4) na zakończeniu toru nr 116.
3. Na bramie w torze nr 101, wyłączzonego z eksploatacji garażu lokomotyw, znajduje się tarcza D1 „Stój”.
4. Miejsca punktów zdawczo-odbiorczych oznaczone są tablicami z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowanymi:
  - 1) dla toru nr 102 po prawej stronie tego toru, w jego 0,213.90 km,
  - 2) dla toru nr 104 po prawej stronie tego toru, w jego 0,084.52 km,
  - 3) dla toru nr 106 po prawej stronie tego toru, w jego 0,146.49 km.
5. Wskaźniki na terenie boczniczy znajdują się w następujących lokalizacjach:
  - 1) wskaźnik oznaczający granicę bezpiecznego pozostawienia taboru na torach - słupek kresowy - wskaźnik W-17 koloru biało-czerwonego znajduje się w ukresach wszystkich rozjazdów,
  - 2) wskaźnik W-4 usytuowany w km 1,046.25, po prawej stronie toru 1M (patrząc w kierunku torów zdawczo odbiorczych), wyznaczający miejsce zatrzymania pociągu na torze 1M po wjeździe na bocznicę kolejową z kierunku posterunku odgałęźnego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podg. Mietków.

## **2.18. URZADZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE**

1. Użytkownik bocznic Rail Port SCHAVEMAKER Mietków nie eksploatuje urządzeń i środków trakcyjnych służących do wykonywania pracy manewrowej.

## **2.19. TABOR KOLEJOWY**

1. Bocznic Rail Port SCHAVEMAKER Mietków nie posiada i nie dzierżawi taboru kolejowego.
2. Bocznic nie posiada urządzeń i środków do utrzymania taboru kolejowego.

## **2.20. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI**

1. Na bocznicowym posterunku zwrotniczowskim znajduje się telefon MB wpięty w łączność eksploatacyjną posterunku ruchu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podg Mietków, służąca do porozumiewania się w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy bocznicą kolejową, a posterunkiem ruchu.
2. Bocznic Rail Port SCHAVEMAKER Mietków posiada łączność telefoniczną ogólnoużytkową.
3. Bocznic nie jest wyposażona we własne urządzenia radiołączności.
4. W czasie obsługi bocznic i wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika, stosowana jest radiołączność 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 na zasadach jazdy pociągów przyjmowanych ze szlaku Kąty Wrocławskie – Mietków przez posterunek ruchu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podg Mietków na bocznicy tor nr 1M wg zasad określonych w przepisach wewnętrznych zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.
2. Wjeżdżające pociągi na bocznice rejestrowane są w książce przebiegu R142 wg zasad określonych w przepisach wewnętrznych zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.

#### 3.2. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY

1. Wjazd pociągu z torów podg Mietków na bocznicy tor nr 1M odbywa się na przebiegi zorganizowane.
2. Czynności dyżurnego ruchu podg Mietków, zwrotniczego bocznicy postępu zwrotniczowskiego, drużyny pociągowej związane z obsługą bocznic jazdy pociągami z torów podg Mietków na bocznicy tor nr 1M:
  - 1) dyżurny ruchu przekazuje informację zwrotniczemu bocznicy postępu zwrotniczowskiego o numerze pociągu, kierunku jazdy, numer toru nr 1M,
  - 2) zwrotniczy układa drogę przebiegu zgodnie z planem schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, zamyka roгатki na przejeździe kolejowo drogowym kat. A, blokuje blok dania zgody  $Dz A^2B^2$ , wyrażając tym samym zgodę bocznic kolejowej na wjazd pociągu,
  - 3) dyżurny ruchu udziela zezwolenie na jazdę pociągu na bocznice sygnałem zezwalającym na semaforze wjazdowym,
  - 4) zatrzymanie czoła pociągu przez drużynę pociągową na bocznicy torze nr 1M następuje przed wskaźnikiem W4 ustawionym po prawej stronie w/w toru w jego 1,046.25,
  - 5) udzielone zezwolenie sygnałem zezwalającym na semaforze wjazdowym przez dyżurnego ruchu jak w ppkt 3) jest ważne najdalej do wskaźnika W4 jak wskazano w ppkt 4).
3. Czynności zwrotniczego bocznicy postępu zwrotniczowskiego i drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznice związane z obsługą bocznic jazdy manewrowymi z toru nr 1M na bocznice na tory zdawczo odbiorcze nr 102, 104, 106:
  - 1) po zatrzymaniu czoła pociągu na bocznicy torze nr 1M przed wskaźnikiem W4 ustawionym po prawej stronie w/w toru w jego 1,046.25, kierujący manewrami przewoźnika omawia z zwrotniczym bocznicy postępu zwrotniczowskiego zasady i zakres jazdy manewrowej z toru nr 1M na wolny odpowiedni do sytuacji eksploatacyjnej tor zdawczo odbiorczy,
  - 2) po omówieniu jak w ppkt 1) zwrotniczy układa drogę przebiegu zgodnie z planem schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, zamyka roгатki na przejeździe kolejowo drogowym kat. A i udziela sygnałami manewrowymi zezwolenie do jazdy z toru nr 1M,
  - 3) po wjeździe składu manewrowego na tor zdawczo odbiorczy, zwrotniczy otwiera roгатki na przejeździe kolejowo drogowym kat. A.
4. Wyjazd pociągu z bocznic na tory podg Mietków z bocznicy toru nr 1M, odbywa się na przebiegi zorganizowane.



5. Czynności drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicę, oraz zwrotniczego bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego związane z wyjazdem składu z bocznicowych torów zdawczo odbiorczych nr 102, 104, 106 na bocznicowy tor nr 1M:
  - 1) kierujący manewrami przewoźnika zgłasza zwrotniczemu bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego gotowość do wyjazdu z boczniczy kolejowe tj. jazdy z odpowiedniego toru zdawczo odbiorczego na bocznicowy tor nr 1M,  
po otrzymaniu informacji jak w ppkt 1), zwrotniczy układa drogę przebiegu zgodnie z planem schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, zamyka rogatki na przejeździe kolejowo drogowym kat. A i udziela sygnałami manewrowymi zezwolenie do jazdy na tor nr 1M - Udzielone w/w zezwolenie jest ważne najdalej do semafora E<sup>2</sup>, wyrażając tym samym zgodę boczniczy kolejowej na wyjazd pociągu.
  
6. Wyjazd pociągu z toru nr 1M na tory podg. Miętków następuję po udzieleniu przez dyżurnego ruchu w/w posterunku zezwolenia na wyjazd na semaforze E<sup>2</sup> po zgłoszeniu przez maszynistę pociągu gotowości do jazdy z boczniczy:
  - 1) po wyjeździe pociągu z boczniczy z toru nr 1M na tory podg Miętków dyżurny ruchu zgłasza zwrotniczemu fakt wyjazdu pociągu z toru nr 1M i czas jego wyjazdu, który jest zapisywany przez zwrotniczego bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego w prowadzonej przez siebie książce przebiegu R142.

## ROZDZIAŁ IV

### 4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

#### 4.1. PODSTAWIANIE WAGONOW NA BOCZNICĘ

1. Obsługa bocznic, przez przewoźnika kolejowego, dokonywana jest zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego obsługującego bocznicę posterunku ruchu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podg Mietków, niniejszego Regulaminu, obowiązującego rozkładu jazdy pociągów.
2. Obsługa bocznic przez przewoźnika kolejowego może być dokonywana o każdej porze doby zgodnie z opracowanym rozkładem jazdy pociągów.
3. Przewoźnik powiadamia użytkownika bocznic o jej obsłudze pod nr telefonu 667 705 429 wg zasad określonych umową, nie później niż przed odjazdem pociągu ze stacji Wrocław Zachodni.
4. Na bocznicę kolejową mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych eksploatowanych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi bocznic przez przewoźnika, jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika kolejowego.
6. Na bocznicy 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. Liczba obsług w dobie, czas ich trwania, w tym godzina rozpoczęcia i zakończenia obsługi bocznic, wynika z rozkładu jazdy pociągów opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na wniosek przewoźników kolejowych
2. Rozkład jazdy może być zmieniony na wniosek przewoźnika kolejowego 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 przestawczej 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<sub>hw</sub>) składu manewrowego obliczana jest według wzoru:

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

gdzie:

M<sub>o</sub> - masa ogólna w tonach składu manewrowego (suma mas wagonów wraz z ładunkiem bez czynnej lokomotywy),

P<sub>w</sub> - procent wymaganej masy hamującej.

- wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony,

- 3) procent wymaganej masy hamującej (Pw) składu manewrowego, dla jazdy po torach boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków z maksymalną prędkością 20 km/h, wynosi 7%,
- 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 (Mo), jaką można przetaczać składem manewrowym przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (Mhr) i wymaganym procencie masy hamującej (Pw), oblicza się według wzoru:

$$Mo = \frac{Mhr \times 100}{Pw}$$

- 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 Rail Port SCHAVEMAKER Mietków wynosi 221 kN (22,5 tony).

#### **4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH**

1. Z uwagi na niezelektryfikowane tory na boczniczy kolejowej, jej obsługa może być dokonywana wyłącznie pojazdami spalinowymi.

#### **4.6. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH**

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

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

1. Użytkownik boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków nie eksploatuje własnej lokomotywy manewrowej.

## ROZDZIAŁ V

### 5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

#### 5.1. PODMIOTY UPRAWNIONE DO WYKONYWANIA MANEWRÓW

1. Podmiotami uprawnionymi do wykonywania pracy manewrowej na boczniczy są licencjonowani oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi, w tym: w rejonie torów zdawczo-odbiorczych, punktów na i wyładunkowych podczas obsługi boczniczy.

#### 5.2. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE

1. Rejonem manewrowym nazywa się część boczniczy stanowiąca samodzielny zespół torów i urządzeń do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierującego manewrami przy użyciu jednego środka trakcyjnego.
2. Bocznicza Rail Port SCHAVEMAKER Mietków stanowi jeden rejon manewrowy.
3. Na boczniczy, w całym jej rejonie manewrowym nie mogą odbywać się manewry wykonywane więcej niż jedną lokomotywą.

#### 5.3. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY

1. Maksymalna prędkość wszystkich pojazdów kolejowych po torach boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków nie może przekroczyć 20 km/h po wolnym torze.
2. Manewry na boczniczy należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru kolejowego oraz ładunku.
3. Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na boczniczy, 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 boczniczy.
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 boczniczy w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów:**

Lp.	Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej	Największa dozwolona prędkość jazdy po torach boczniczy
1.	2.	3.
1	obok rampy czołowo-bocznej przy torach nr 115, 106 i 114	5km/h
2	przy jeździe składu manewrowego po torach boczniczy wagonami naprzód, poprzedzanego przez pracownika prędkość	5km/h
3	podczas popychania lub podciągania wagonów w czasie ich załadunku na punkcie ładunkowym	3km/h
4	przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru	3km/h
5	po torze obok, którego pracują ludzie	3km/h
6	w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołoledzi, burzy, silnego deszczu, mgły, itp.	3km/h

**5.4. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ**

1. Na boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków można wykonywać manewry, tj. odstawianie, przestawianie i przetaczanie wagonów jedynie pojazdem trakcyjnym - lokomotywą manewrową przewoźnika.

**5.5. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM**

1. Pojazd trakcyjny – lokomotywa, wykonująca prace manewrową na boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków, nie może się znajdować w środku składu manewrowego.

**5.6. SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW**

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

**5.7. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE**

1. Bocznicza Rail Port SCHAVEMAKER Mietków nie posiada środków trakcyjnych. Wszystkie prace manewrowe na boczniczy wykonuje drużyna lokomotywowa licencjonowanego i certyfikowanego przewoźnika kolejowego, obsługującego bocznicę, z obsadą i wyposażeniem zgodnie z przepisami wewnętrznymi tego przewoźnika.

**5.8. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE**

1. Użytkownik boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków nie posiada własnej drużyny manewrowej. Wszystkie prace manewrowe na boczniczy wykonuje drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika kolejowego, obsługującego bocznicę, z obsadą i wyposażeniem zgodnie z przepisami wewnętrznymi tego przewoźnika.

**5.9. JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN**

1. Lokalizacje przejazdów kolejowo-drogowych na terenie boczniczy wskazano w pkt. 2.8. ppkt 1 niniejszego regulaminu.

2. W rejon przejazdu kolejowo-drogowego kat. F w torze nr 1M w jego 0,200.89 km, oraz na i przez w/w przejazd, jazdy manewrowe są zabronione.
3. Przed jazdą w rejon przejazdu i przez przejazd kolejowo-drogowy kat. A w km 0,085,14 toru 101 i w km 0,093,12 toru 102, kierujący manewrami ustawiacz wykonujący manewry w kierunku lub przez w/w przejazd, zgłasza potrzebę w/w jazdy zwrotniczemu bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego celem zamknięcia rogatek na w/w przejeździe. Po zamknięciu rogatek na w/w przejeździe zezwolenie na jazdę manewrową w kierunku i przez w/w przejazd udziela sygnałami manewrowymi zwrotniczy bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego.

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

1. Na boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków maksymalna długość przetaczanego składu manewrowego bez obsadzenia hamulców wagonowych nie może przekraczać 12 wagonów.
2. W przypadku, gdy skład manewrowy liczy powyżej 12 wagonów, 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).

#### **5.11. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW**

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

#### **5.12. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC**

1. Zwrotnice rozjazdów na boczniczy kolejowej obsługuje zwrotniczy bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego, oraz drużyna manewrowa przewoźnika obsługującego bocznicę, tj. kierujący manewrami lub na jego polecenie manewrowy. Wykaz obsługi zwrotnic rozjazdów określono w kolumnie 4 tabeli z ppkt 2.5. ppkt 4.
2. Wykolejnicę Wk 101 wraz z jej zamkami obsługuje zwrotniczy bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego.
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. Po każdej zakończonej jeździe manewrowej zwrotnice rozjazdów obsługujący jak w ppkt. 1. przedstawia je do położenia zasadniczego.

### **5.13. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE**

1. Do zabezpieczenia taboru kolejowego na boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków nie stosuje się płóz hamulcowych użytkownika boczniczy.

### **5.14. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM**

1. Bocznicowe tory zdawczo odbiorcze, ładunkowe i odstawcze położone są na pochyleniach od 0,5 do 2,10 ‰. Dokładne pochylenia podłużne torów wskazano w pkt 2.4 ppkt 3 niniejszego Regulaminu.
2. Do zabezpieczania taboru kolejowego na boczniczy stosowane są wyłącznie wagonowe hamulce ręczne.
3. Wagony przewidziane na postój muszą być zabezpieczone przed możliwością zbiegnięcia – przemieszczenia się poprzez zakręcenie hamulców ręcznych na skrajnych wagonach z obu stron grupy wagonów posiadających hamulce ręczne.
4. Tabor niebędący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem w każdym przypadku po ukończeniu manewrów.
5. Pozostawianie wagonów po zakończeniu pracy manewrowej oraz od momentu podstawiania taboru na bocznicę do momentu jego zabrania z boczniczy przez przewoźnika kolejowego bez zabezpieczenia, jest zabronione.
6. Podczas wykonywania czynności za i wyładunkowych, wagony powinny być zabezpieczone przed przemieszczeniem się, jak wskazano w ppkt 2.
7. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem: kamieni, kawałków drewna, blach, żelaza itp., tj. przedmiotów i elementów nieprzystosowanych do tego celu.
8. Podczas zabierania wagonów z punktów zdawczo-odbiorczych oraz ładunkowych, przed daniem sygnału do odjazdu, drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego zobowiązana jest usunąć zabezpieczenie określone w ppkt 2.
9. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika kolejowego, w przypadku wykonywania przez niego manewrów natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetaczanego taboru przed odcięciem środka trakcyjnego.

## ROZDZIAŁ VI

### 6. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

#### 6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ

1. Organizowanie i planowanie pracy manewrowej na boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków 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, nr 104 i nr 106,
  - 2) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych z i na punkty zdawczo-odbiorcze,
  - 3) 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 kolejowego, 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 kolejowych, 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 kolejowego 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 ze zwrotniczym bocznicowego o posterunku zwrotniczowskiego, z Kierownikiem ds. kolejowych 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. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH**

1. Czynności ładunkowe na boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków wykonywane są na torach nr 108, nr 120 i nr 122 do wagonów przy użyciu samojezdnych maszyn kontenerowych.
2. Na czas wykonywania manewrów podczas obsługi punktów ładunkowych przez przewoźnika kolejowego 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 do wagonów, przy których trwają prace ładunkowe, jest kategoriycznie zabroniony.
4. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonów stojących na miejscach ładunkowych boczniczy, 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 oczyszczania,
  - 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 kolejowego 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.

### **6.4. WAŻENIE WAGONÓW**

1. Na boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków nie dokonuje się ważenia wagonów. Na boczniczy nie znajdują się wagi wagonowe.

## 6.5. PRACA MANEWRÓWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

1. Warunki złej widoczności mogą być powodowane następującymi czynnikami:
  - 1) warunkami atmosferycznymi - mgła, ulewa, itp., pora doby,
  - 2) niekorzystnym usytuowaniem określonych obiektów na bocznicy,
  - 3) specyfiką wykonywanego manewru (np. pchania wagonów),
  - 4) wywołanymi w okresie zimy warunkami atmosferycznymi: śnieżyca, zawieje, oblodzenia, zaspas, 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 taborom jest wolne od jakichkolwiek przeszkód, a na drodze przetaczania nie znajdują się ludzie.
4. Podczas złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi (np. mgła, deszcz, śnieżyca, itp.) 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 wykonującą 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 wykolejenia taboru.
9. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na torach bocznicowych należy do obowiązku użytkownika bocznic. Odśnieżenie punktów zdawczo-odbiorczych oraz ładunkowych jest warunkiem wstępnym dla umożliwienia eksploatacji bocznic w trudnych warunkach zimowych.
10. Bieżące odśnieżanie bocznic, pozwalające na jej ciągłą eksploatację, należy do obowiązków wyznaczonych przez nadzorującego bocznicę pracowników.
11. Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności przy odśnieżaniu torów bocznic 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 prostopadle 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 boczniczy, 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 boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków 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 liczbach, 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 boczniczy, 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 ładownych 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, kłonice 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.

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

1. Na punkty zdawczo-odbiorcze boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków, 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 liczbę 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. Przedstawiciel użytkownika boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków współpracuje z kierującym manewrami przewoźnika kolejowego w czasie obsługi boczniczy w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych boczniczy.
2. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznicę, odbywa się na podstawie rozkładu jazdy pociągów.
3. Przewoźnik podstawia wagony przeznaczone na bocznicę, oraz zabiera z niego wagony na podstawie przekazanego listu przewozowego lub dokumentu zdawczego określonego w umowie na obsługę boczniczy.
4. W imieniu przewoźnika kolejowego wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z boczniczy kierujący manewrami przewoźnika kolejowego, natomiast użytkownika boczniczy reprezentuje na punktach zdawczo-odbiorczych boczniczy - zwrotniczy bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego.
5. 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 zsypane zamykają się szczelnie,
  - 3) podłogi i ściany nie mają szczelin i szpar, przez które mógłby wysypywać się towar,
  - 4) są czyste i nie zawierają resztek z poprzednio przewożonego towaru.
6. 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 na piśmie stwierdzonych nieprawidłowości. Wpisane w dokumencie nieprawidłowości powinny być podpisane przez przyjmującego i zdającego wagony na obu egzemplarzach w/w dokumentu.
7. Przedstawiciel użytkownika boczniczy może odmówić przyjęcia wagonów nienadających się pod załadunek na punktach ładunkowych boczniczy, co powinien odnotować na piśmie.
8. Przewoźnik obsługujący bocznicę, może uważać, że wagony przez niego podstawione zostały przez użytkownika boczniczy przyjęte bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika boczniczy nie zgłosił się na punkcie zdawczo odbiorczym po odbiór przekazywanych wagonów.
9. 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 boczniczy. Powyższe powinno być odnotowane na piśmie i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika kolejowego i przyjmującego przedstawiciela użytkownika boczniczy.
10. O wagonach gotowych do zabrania, użytkownik boczniczy kolejowej zawiadamia pisemnie poprzez przesłanie karty przeładunkowej do wyznaczonych w umowie osób. Czas przesłania karty przeładunkowej jest traktowany jako wygłoszenie gotowości wagonów do odebrania, o ile umowa między stronami nie zakłada inaczej.
11. W razie ujawnienia wagonu niegotowego do zabrania, przedstawiciel przewoźnika informuje przedstawiciela boczniczy pisemnie lub drogą elektroniczną z uwzględnieniem powodu określenia wagonu jako niegotowego.

12. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika boczniczy do zabrania, przedstawiciel przewoźnika odnotowuje na piśmie lub drogą elektroniczną.

#### **7.4. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI 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 boczniczy takich wagonów.
2. Jeżeli nieprawidłowości ujawnionych przy przekazywaniu wagonów nie można usunąć natychmiast, przewoźnik zabiera grupę wagonów poprzedzający kwestionowany wagon. Użytkownik boczniczy zobowiązany jest doprowadzić usterkowane wagony lub przesyłkę do należytego stanu.
3. Użytkownik boczniczy obowiązany jest здаwać 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 kolejowego, przedstawiciel użytkownika boczniczy, 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 kolejowy 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 boczniczy.
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 kolejowego 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 kolejowego, który ustala protokolarnie stan przesyłki,
  - 3) przy uszkodzeniach części jezdnych, ciągnikowo zderzakowych, ramy oraz pudła wagonu, nie przyjmować wagonu i zażądać komisijnego sprawdzenia stanu technicznego wagonu przez uprawnionego pracownika przewoźnika kolejowego.

## 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 (zwany dalej również „RID”) i Załączniku 2 do Umowy SMGS (zwanej dalej również „SMGS”) – Przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych. Klasyfikację towarów niebezpiecznych według klas niebezpieczeństwa przedstawiono w Załączniku 3 do niniejszego Regulaminu.
2. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR), (zwane dalej również „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 4 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 klap zsypanych 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 kolejowego, powinien zabronić palenia tytoniu, rozpalania ognia, zbliżania się z nieosłoniętym płomieniem (np. spawalniczym) i innym źródłem wytwarzającym ciepło w pobliżu wagonu z przesyłką niebezpieczną.
5. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika kolejowego 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 kolejowej 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 oraz 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 6 do niniejszego regulaminu. Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z otwartym źródłem ognia.
  
9. Prędkość jazd manewrowych z wagonami z towarem niebezpiecznym nie może przekraczać 5 km/h, z wyjątkiem zastrzeżonym w ust. 12.
  
10. Prędkość jazd manewrowych wagonów z towarem niebezpiecznym, oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 zgodnie z Załącznikiem 6 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 6 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 kolejowej 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, ułatnianie 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, itp.),
- 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 na dwa lata.

### **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 5 do niniejszego regulaminu.

### **8.5. DORADCA DS. BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH**

1. Użytkownik boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków zatrudnia Doradcę ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych – Pani Justyna Sobczak, tel. nr 509-916-788.

## 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 boczniczy w oparciu o obowiązujące przepisy wewnętrzne boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków, dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej obowiązujące na tej boczniczy.
2. Utrzymanie całej boczniczy kolejowej, jej całej infrastruktury w tym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zajęta pod bocznicę, objętą umową dzierżawy, w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, należy do użytkownika boczniczy.
3. Diagnostyka i utrzymanie semafora E<sup>2</sup>, oraz czujników obecności koła 101-102 itE należy do właściciela tj. zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. Roboty związane z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej na boczniczy 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 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisów, na podstawie zlecenia przez użytkownika boczniczy.
5. Przegląd stanu technicznego torów i urządzeń na boczniczy należy do obowiązku posiadacza boczniczy i wykonywany jest na zasadach określonych Ustawą Prawo Budowlane.
6. Oględziny rozjazdów, konserwacje oraz obchody torów przeprowadzane są z częstotliwością określoną w obowiązujących na boczniczy przepisach wewnętrznych utrzymania infrastruktury kolejowej na boczniczy 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 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisów, w tym aktów wykonawczych, na podstawie zlecenia przez użytkownika boczniczy.
7. O uszkodzeniach w torach i w rozjazdach, uszkodzeniach wskaźników, pracownik stwierdzający uszkodzenia powiadamia nadzorującego bocznicę.
8. Wszelka dokumentacja związana z utrzymaniem infrastruktury kolejowej na boczniczy przechowywana jest przez nadzorującego bocznicę.

#### 9.2. URZĄDZENIA NIE STANOWIACE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

1. Bocznicza nie posiada i nie dzierżawi urządzeń wykorzystywanych do obsługi boczniczy, które nie stanowią infrastruktury kolejowej.

## ROZDZIAŁ X

### 10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW

#### 10.1. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM

1. Ruch kolejowy na boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków prowadzony jest wyłącznie przez pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista) licencjonowanych i certyfikowanych przewoźników kolejowych, spełniających wymogi określone w:
  - 1) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych,
  - 2) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty,
  - 3) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty,
  - 4) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2022 r. w sprawie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.Za weryfikację kwalifikacji pracowników (ustawiacz, manewrowy, maszynista) odpowiada licencjonowany przewoźnik kolejowy obsługujący bocznicę.
2. Użytkownik boczniczy zatrudnia zwrotniczego, który powinien spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych. Za weryfikację kwalifikacji pracownika odpowiada użytkownik boczniczy.
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 i wydanych na jej podstawie przepisów wykonawczych.
4. 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 danego stanowiska pracy.
5. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu, powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na oddzielnym wykazie przyjęcia do wiadomości, przechowywanym u nadzorującego bocznicę.

#### 10.2. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA DOKUMENTACJA

1. Szkoleniom okresowym podlega zwrotniczy bocznicowego posterunku zwrotniczowskiego, oraz mogą podlegać pracownicy związani z czynnościami ładunkowymi i obsługą boczniczy.
2. Częstotliwość szkoleń ustala nadzorujący bocznicę.
3. Dokumentacja szkoleniowa zawiera:
  - 1) dziennik szkolenia pracowników,
  - 2) wykaz obecności na szkoleniach.

#### 10.3. BADANIA LEKARSKIE

1. Badania lekarskie w firmie SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o. przeprowadzają pracownicy związani z zakresem pracy boczniczy, wg zasad przyjętych przez Spółkę.

## 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 boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków, należy do nadzorującego bocznice – Kierownika ds. kolejowych.
2. Nadzorujący bocznice Rail Port SCHAVEMAKER Mietków tj. Kierownik ds. kolejowych, posiada obowiązki i kompetencje jakie zgodnie z postanowieniami obowiązujących na boczniczy Przepisów wewnętrznych dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicach SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie należą do nadzorującego manewry na boczniczy.
3. Do zakresu podstawowych obowiązków nadzorującego bocznice kolejową Rail Port SCHAVEMAKER Mietków należą m.in. sprawy:
  - 1) zapewnienia bezpiecznych warunków pracy na wszystkich stanowiskach, jakie są wyznaczone do prawidłowego funkcjonowania boczniczy zgodnie z niniejszym Regulaminem i obowiązującymi przepisami wewnętrznymi,
  - 2) realizacji zadań w zakresie wielkości i terminowości wysyłania towarów z placów składowych boczniczy,
  - 3) znajomości i egzekwowania przestrzegania na kierowanej boczniczy przepisów regulujących sprawy w zakresie transportu kolejowego, funkcjonowania boczniczy kolejowej, BHP, szkoleń,
  - 4) znajomości i egzekwowania przestrzegania instrukcji BHP i przeciwpożarowych dla poszczególnych stanowisk pracy na boczniczy kolejowej oraz instrukcji obsługi i warunków stosowania maszyn i urządzeń znajdujących się na boczniczy,
  - 5) zatrzymania ruchu kolejowego, maszyn i urządzeń w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa życia, zdrowia lub pracy boczniczy.
4. Nadzorującemu bocznice Rail Port SCHAVEMAKER Mietków w stosunku do podległych mu pracowników, przysługuje prawo wydawania poleceń dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i pracy na boczniczy oraz realizacji zadań w zakresie czynności ładunkowych oraz utrzymania nawierzchni kolejowej.

#### 11.2. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM

1. Do obowiązków Kierownika ds. kolejowych należy:
  - 1) organizowanie i nadzorowanie pracy manewrowej na torach zdawczo-odbiorczych i punktach ładunkowych na zmianie.
2. Do obowiązków zwrotniczego należy:
  - 1) udział w przyjmowaniu pociągów na tor nr 1M poprzez obsługę bloku dania zgody Dz A<sup>2</sup>, B<sup>2</sup>,
  - 2) prowadzenie książki przebiegów R142 wg zasad określonych w przepisach wewnętrznych zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1, dodatkowo rejestruje wyjeżdżający pociąg z boczniczy z jego czasem wyjazdu zgłoszonym przez dyżurnego ruchu,
  - 3) obsługiwanie rogatek przejazdowych na przejeździe kolejowo drogowym kat. A w torze nr 101 i 102 w km 0,093,12 toru nr 102 zgodnie z regulaminem obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,
  - 4) obsługiwanie wykolejniczy oraz zwrotniczy rozjazdów określonych w kolumnie 4 tabeli z ppkt 2.5. ppkt 4,
  - 5) odpowiadanie za przekazywanie i odbieranie przesyłek pod względem handlowym.

3. Do obowiązków spedytora boczniczy należy:
  - 1) prowadzenie całokształtu spraw związanych z zamawianiem wagonów i nadaniem przesyłek do przewozu.
  - 2) gromadzenie oraz archiwizowanie całości dokumentacji związanej z przybyciem i nadaniem przesyłek wagonowych.
  - 3) zastępowanie Kierownika ds. kolejowych podczas jego nieobecności.
  
4. Do obowiązków operatora urządzeń przeładunkowych należy:
  - 1) bezpieczne wykonywanie czynności ładunkowych wyłącznie przy całkowicie wstrzymanym ruchu taboru kolejowego,
  - 2) obsługiwanie urządzeń ładunkowych zgodnie z zasadami BHP,
  - 3) do podstawowych obowiązków operatora urządzeń przeładunkowych boczniczy, należy m. in.:
    - a) zapoznanie się z planem pracy ładunkowej,
    - b) upewnienie się przed załadunkiem czy nie ma wagonów uszkodzonych,
    - c) wykonywanie na czas 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,
    - d) pozamykanie drzwi kontenerów, wagonów oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników na lub w wagonach.

## ROZDZIAŁ XII

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

#### 12.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Każdy pracownik użytkownika boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków jak również przewoźnika obsługującego bocznicę, 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 boczniczy czy nie, jest obowiązany osobiście i niezwłocznie zgłosić ten fakt nadzorującemu bocznicę, 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 bocznicę.
3. Kierujący manewrami, aby zapobiec ewentualnym większym skutkom zaistniałego zdarzenia, powinien wstrzymać ruch kolejowy na boczniczy.
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 bocznicę, 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 bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru, po uzyskaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzeniu na boczniczy jest zobowiązany do niezwłocznego zawiadomienia o tym fakcie właścicielowi boczniczy.

#### 12.4. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA

1. Powiadomiony o zdarzeniu nadzorujący bocznicę lub w razie jego nieobecności inny pracownik z nadzoru niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia nadzorującego bocznicę 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 bocznicę 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 bocznicę 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 boczniczy 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 taborem i usunięcia usterek w infrastrukturze spowodowanych wypadkiem, zabrania się prowadzenia ruchu kolejowego po tej infrastrukturze.

## 12.5. ZGŁOSZENIE O ZDARZENIU

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

5. Szczegółowe informacje o powiadamianiu organów w przypadku zaistnienia zdarzenia kolejowego są umieszczone na stronie internetowej [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl), w zakładce BEZPIECZEŃSTWO→ZGŁOŚ WYPADEK/ZDARZENIE KOLEJOWE.
6. Szczegółowe zasady postępowania w przypadku zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w transporcie kolejowym określone są w obowiązującej na boczniczy „Instrukcji w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej ”, zgodnej z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.

## **12.6. SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ**

1. Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową określa Załącznik Nr 7.

## **12.7. ZAKRES BADAŃ WYPADKU, ANALIZA I USTALENIA KOŃCOWE**

1. Zakres badań, analizę wypadku i ustalenia końcowe przeprowadzane są zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym oraz Instrukcją w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej.
2. W przypadku zdarzeń kolejowych badanych przez komisję kolejową należy wypełnić kartę „Czynniki ludzkie” wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 8 do niniejszego Regulaminu. Kartę należy wypełnić dla pracowników zatrudnionych na stanowisku ustawiacz, manewrowy, maszynista uczestniczących w zdarzeniu kolejowym tj. wypadku kat. B01 do B08, B13, B15 do B18, B35, B37, B39 oraz incydentów kategorii od C41 do C49, C65, C68. W odniesieniu do pozostałych zdarzeń karty powinny być wypełniane jeżeli w ocenie komisji kolejowej czynnik ludzki miał wpływ na wystąpienie zdarzenia kolejowego, na jego przebieg lub skutki. Wypełnione karty powinny być załączone do Protokołu ustaleń końcowych i wraz z nim przekazywane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

## **12.8. POSTĘPOWANIE W SYTUACJACH WPŁYWAJCH NA BEZPIECZEŃSTWO**

1. Na boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków nie ma zagrożeń wpływających na bezpieczeństwo.
2. W przypadku wystąpienia warunków wpływających na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego oraz pracowników należy wprowadzić obostrzenia w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego, czynności ładunkowych, a ponadto:
  - 1) zamknąć tor bocznicowy (rozjazd),
  - 2) osygnalizować zamknięty tor,
  - 3) zawiadomić o zamknięciu toru zainteresowanych pracowników boczniczy kolejowej,
  - 4) przestawić zwrotnice rozjazdów prowadzących na zamknięty tor w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomić ich za pomocą spony iglicowej,
  - 5) w razie potrzeby wydać pisemnie szczegółowe zarządzenie w sprawie zasad prowadzenia ruchu kolejowego i postępowania w czasie zamknięcia toru.



3. W przypadku powstania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu, zgłoszenie należy dokonać na poniższe numery telefonów:

**Wykaz adresów i numery telefonów jednostek, które należy zawiadomić w razie zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w transporcie kolejowym.**

Lp.	Nazwa i adres Jednostki	Stanowisko	Numer telefonu
1.	2.	3.	4.
1	Alarmowy	-	112
2	Rail Port SCHAVEMAKER Mietków	Kierownik ds. kolejowych	577 078 202
3	Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy we Wrocławiu ul. Fabryczna 6, 53-609 Wrocław	Tel. dyżurny	572 591 126
4	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa	Tel. dyżurny	510 126 711
5	Prokuratura Rejonowa w Środzie Śląskiej, ul. Parkowa 1 55-300 Środa Śląska	Sekretariat	71 396 04 40 71 317 31 46
6	Komisariat Policji w Kątach Wrocławskich ul. 1-go Maja 16 55-080 Kąty Wrocławskie	Dyżurny Komisariatu Sekretariat	71 316 65 07 71 391 17 24
7	Jednostka Ratowniczo – Gaśnicza PSP nr 6 w Kątach Wrocławskich ul. T. Kościuszki 17 55-081 Kąty Wrocławskie	Dyspozytor	998, 112
8	SOK Komenda Rejonowa Straży Ochrony Kolei, ul. Paczkowska 26, 50-503 Wrocław	Tel. dyżurny	71 717 1382
9	PKP Energetyka Rejonowa Dyspozytura Energetyki we Wrocławiu ul. Paczkowska 26 50-503 Wrocław	Tel. dyżurny	697 049 888

## 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:  
Seksja Eksploatacji w Wałbrzychu, Naczelnik Sekcji, tel. 746-374-600,
  - 2) po stronie boczniczy kolejowej:  
Rail Port SCHAVEMAKER Mietków: Kierownik ds. kolejowych, tel. 577-078-202.
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. 746-374-621, kom. 600-084-724
  - 2) po stronie boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków:  
Kierownik ds. kolejowych tel. 577-078-202.
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 boczniczy 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 Polskie Linie Kolejowe S.A.:  
Seksja Eksploatacji w Wałbrzychu, Naczelnik Sekcji, tel. 746-374-600,  
Z-ca Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Wałbrzychu ds. inżynierii ruchu, tel. ....;
  - 2) ze strony boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków:  
Kierownik ds. kolejowych tel. 577-078-202.
11. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w korzystaniu 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 PRZYCZYN 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.

### **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.	2.	3.	4.
1	PKP Polskie Linie Kolejowe 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 Polskie Linie Kolejowe 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

1. Bocznicza kolejowa Rail Port SCHAVEMAKER Mietków stanowi infrastrukturę ogólnodostępną, z zapewnieniem dostępu wszystkim licencjonowanym i certyfikowanym przewoźnikom kolejowym. Z boczniczy kolejowej mogą korzystać wyłącznie przewoźnicy, którzy zawarli umowy dostępowe, spełniają wymagania odnoszące się do bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz potwierdzili zapoznanie z Regulaminem oraz przepisami wewnętrznymi, wymaganiami boczniczy kolejowej w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Przewoźnicy muszą również posiadać odpowiedni tabor kolejowy oraz pracowników związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Użytkownik boczniczy prowadzi wewnętrzny rejestr przewoźników, którzy zostali akredytowani do korzystania z przedmiotowej boczniczy kolejowej.

## ROZDZIAŁ XV

### 15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

#### 15.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

1. Niniejszy Regulamin boczniczy Rail Port SCHAVEMAKER Mietków został opracowany w sześciu (6) jednobrzmiących egzemplarzach, z przeznaczeniem:
  - Egzemplarz nr 1, 2, 3 - dla użytkownika boczniczy,
  - Egzemplarz nr 4 - dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu,
  - Egzemplarz nr 5 - dla PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. Zakład Linii Kolejowych - Sekcja Eksploatacji w Wałbrzychu,
  - Egzemplarz nr 6 – dla Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

#### 15.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEN W TREŚCI REGULAMINU

1. Niniejsze opracowanie powinno być utrzymywane w stanie aktualnym przez użytkownika boczniczy i osobę przez niego wyznaczoną.
2. Zmiany w regulaminie w zakresie techniczno-ruchowym należy wprowadzać wyłącznie po uprzednim ich uzgodnieniu z właściwym dla boczniczy Zakładem Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian i uzupełnień, prowadzonym zgodnie ze wzorem wykazu zamieszczonego w Rozdziale XVI niniejszego Regulaminu. Skorowidz zmian musi być prowadzony w sposób zapewniający zrozumienie zmian, które zostały wprowadzone do Regulaminu, może również zostać włączony do niniejszego Regulaminu. Wykaz zmian powinien być również podany do wiadomości i ogólnie dostępny. Personel powinien dokonać potwierdzenia zapoznania się z przedmiotowymi zmianami.
4. Szczegółowy i zawsze aktualny wykaz przepisów prawnych i wymagań, w tym w szczególności aktualnych publikatorów poszczególnych przepisów oraz dokumentów, które odnoszą się do niniejszego Regulaminu, znajduje się w prowadzonym przez użytkownika boczniczy rejestrze - aktów prawnych, przepisów, wymagań i informacji. Dokument jest ogólnodostępny na poziomie wszystkich komórek organizacyjnych użytkownika boczniczy. Należy każdorazowo stosować aktualne wydanie przedmiotowego dokumentu.

#### 15.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA

Niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej, obowiązuje od dnia uzyskania przez SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o. świadectwa bezpieczeństwa dla boczniczy kolejowej Rail Port SCHAVEMAKER Mietków, poprzedzonego uzgodnieniem jego treści w zakresie techniczno-ruchowym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - właściwy dla boczniczy Zakład Linii Kolejowych oraz zatwierdzenie przez najwyższe kierownictwo SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o.

1. Postanowienia niniejszego Regulaminu obowiązują pracowników przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę, pracowników SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., związanych z pracą i eksploatacją boczniczy, a w szczególności nadzorującego bocznicę, operatorów urządzeń ładunkowych, jak i pracowników firm zajmujących się utrzymaniem nawierzchni torowej, w tym podwykonawców i dostawców.
2. Po zatwierdzeniu, niniejszego Regulaminu, postanowienia jego należy wdrożyć do bieżącego stosowania i przestrzegania. W tym celu należy zorganizować szkolenia zainteresowanym pracownikom ze znajomości postanowień niniejszego Regulaminu.
3. Fakt przyjęcia niniejszego regulaminu do wiadomości przez pracowników związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym na boczniczy, musi być odnotowany, jak również pisemnie potwierdzony (podpisany)



przez tych pracowników. Dokument potwierdzający zapoznanie i przyjęcie do stosowania Regulaminu przez wszystkie wymagane osoby, musi być przechowywany przez użytkownika boczniczy, ale nie musi stanowić bezpośredniego załącznika do przedmiotowego Regulaminu.

## ROZDZIAŁ XVI

### 16. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIENIŃ TREŚCI REGULAMINU

Wzór prowadzonego przez użytkownika boczniczy skorowidza zmian w treści przedmiotowego Regulaminu.

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

## ROZDZIAŁ XVII

### 17. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

Poniżej przedstawiono wykaz załączników do przedmiotowego Regulaminu, które stanowią jego integralny element. Załączniki zewnętrzne, w tym: nr 1, 2, 9, 10 posiadają własną numerację stron, która nie jest wliczana do ogólnej liczby stron przedmiotowego Regulaminu.

Załączniki do Regulaminu:

- załącznik nr 1 (17.1) – Regulamin obsługi przejazdu kategorii F w km 0,200,90 toru 1M,
- załącznik nr 2 (17.2) – Regulamin obsługi przejazdu kategorii A w km. 0,093,12 toru nr 102 oraz w km. 0,085.14 toru nr 101,
- załącznik nr 3 (17.3) – Klasy towarów niebezpiecznych według RID,
- załącznik nr 4 (17.4) – Wykaz towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR),
- załącznik nr 5 (17.5) – Stałe oznaczenia ostrzegawcze na wagonach wymagających zachowania szczególnej ostrożności przy wykonywaniu manewrów,
- załącznik nr 6 (17.6) – Wzory nalepek ostrzegawczych,
- załącznik nr 7 (17.7) – Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową,
  - wzór nr 1 – Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym,
  - wzór nr 2 – Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu,
  - wzór nr 3 - Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorii, w tym – I - Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej poważnego wypadku/wypadku oraz jej kategorii oraz II – Kwalifikacja przyczyn incydentu oraz ich kategorii,
  - wzór nr 4 – Protokół ustaleń końcowych,
  - wzór nr 5 – Zawartość raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego,
- załącznik nr 8 (17.8) – Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym boczniczy kolejowej,
- załącznik nr 9 (17.9) – Plan sytuacyjny boczniczy kolejowej.





---

**17.1. ZAŁĄCZNIK NR 1 – REGULAMIN OBSŁUGI PRZEJAZDU KATEGORII F W KM 0,200,90 TORU 1M**

## REGULAMIN OBSŁUGI Z PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO

### I. CHARAKTERYSTYKA PRZEJAZDU

Dane o linii kolejowej						
Nr	Nazwa	Szlak, stacja	Km	Liczba torów/V <sub>DOP</sub>		
				Główne zasadnicze	Główne dodatkowe	Pozostałe
970	Podg Mietków – Mietków Bocznica Majkol Trans	Podg Mietków – Mietków Bocznica Majkol Trans	0,200,90	1/40	-	-
Dane o drodze/ulicy						
Nr	Nazwa	Kategoria	Klasa	Km	Liczba pasów ruchu, chodniku/Pasy rozdzielcze	V <sub>DOP</sub>
-	Polna	wewnętrzna	D	-	1/0/0	20
Dane o przejeździe kolejowo-drogowym						
Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe					6 m	
Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe					3,5 m	
Oświetlenie przejazdu					nie	
Liczba słupów: -			Liczba opraw oświetleniowych: -			

1. Przejazd kolejowo-drogowy zaliczony do kategorii: F
  - 1) Obsługiwany jest z miejsca.
  - 2) Odległość przejazdu znajdującego się na szlaku od posterunku zapowiadawczego:  
Podg Mietków – 200 m
  - 3) Szczegółowy tok postępowania dla dróżnika przejazdowego w przypadku, gdy przejazd kolejowo-drogowy jest obsługiwany tylko w pewnych okresach doby lub na żądanie użytkowników (w razie potrzeby postanowienia te opracować na oddzielnym arkuszu) – nie dotyczy.
2. Największa dozwolona prędkość pociągów przez przejazd: 40 km/h.
3. Obowiązująca droga hamowania:
  - 1) dla linii nr 970 – 400m;

## II. CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM

### 1. Urządzenia zabezpieczające przejazd:

- 1) roгатki: drewniane, otwierane i zamykane ręcznie – 2 sztuki.
- 2) urządzenia roгатkowe: ręczne
  - a) drągi, roгатki nie posiadają urządzeń zabezpieczających.
  - b) zasadnicze położenie rogatek: zamknięte.
- 3) dodatkowa samoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez pociąg: nie ma.
- 4) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę przejazdu: nie ma
- 5) sygnalizatory drogowe: nie ma.
- 6) tarcze ostrzegawcze przejazdowe: nie ma.
- 7) sygnalizacja dla dróznika przejazdowego zbliżania się pociągu - jako urządzenie pomocnicze uruchamiane przez pociąg: nie ma.
- 8) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami srk: nie.
- 9) urządzenie radiołączności z systemem „Radio-stop”: nie ma.
- 10) urządzenie systemu wspomaganie dróznika przejazdowego (SWDP): nie ma.

### 2. Urządzenia łączności na posterunku dróznika przejazdowego:

- 1) liczba aparatów telefonicznych:
  - a) aparaty telefoniczne włączone do łącza: nie dotyczy.
- 2) zewnętrzne dzwonki (umieszczone): nie ma.
- 3) urządzenia do zawiadamiania (przez posterunek zapowiadawczy i kontroli przyjęcia przez drózników przejazdowych tego zawiadomienia): nie dotyczy.
- 4) urządzenia telewizji przemysłowej: nie ma.
- 5) inne urządzenia łączności: nie ma.
- 6)

## III. OBSŁUGA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO:

1. Przejazd kolejowo-drogowy jest obsługiwany przez:
  - a) innego pracownika: użytkownika przejazdu.
2. Obsadę posterunku obsługi przejazdu stanowi: nie dotyczy.
3. Podział obowiązków, jeżeli w zmianie pełni dyżur dwóch lub więcej pracowników: nie dotyczy.
4. Zawiadomienie o odjeździe pociągu (jeżeli sposób zawiadomienia jest różny dla każdego kierunku należy to ująć w poniższych podpunktach):
  - a) od kogo otrzymuje zawiadomienie o odjeździe pociągu: nie dotyczy.
  - b) w jaki sposób: nie dotyczy.
  - c) czy i w jaki sposób dróznicy przejazdowi potwierdzają otrzymanie zawiadomienia o odjeździe pociągu: nie dotyczy.
  - d) czy i w jaki sposób dróznicy przejazdowi informują się wzajemnie o zbliżaniu się pociągu do przejazdu: nie dotyczy.

5. Na ile minut przed przejazdem pociągu rogatki powinny być zamknięte:  
Nie dotyczy ze względu zasadniczego położenia rogatek w pozycji – zamknięte.
6. W czasie przejazdu pociągu pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy powinien znajdować się: nie dotyczy.
7. Przy obsłudze przez pracownika kilku przejazdów, kolejność zamknięcia rogatek jest następująca: nie dotyczy.
8. Inne czynności powierzone obsługującemu rogatki do wykonywania w czasie pracy (czynności te nie mogą spowodować zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym przez oderwanie od podstawowych czynności związanych z obsługą rogatek).

a	oświetlenie przejazdu	nie
b	oświetlenie sygnałów	nie
c	oświetlenie wskaźników	nie
d	utrzymanie przejazdu	tak
e	oczyszczanie żłobków na przejeździe	tak, użytkownik przejazdu oczyszcza ze śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń
f	posypywanie piaskiem w czasie gołoledzi	tak, użytkownik przejazdu na przejeździe i 5 m poza rogatkami
g	oczyszczanie przejazdu, w tym sygnalizatorów drogowych, ze śniegu i lodu	tak, użytkownik przejazdu oczyszcza ze śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń
h	inne czynności	nie

1. Postępowanie w razie uszkodzenia rogatek (opisać szczegółowo dla danego przejazdu):
  - 1) Niezwłocznie zabezpieczyć przejazd dla uniemożliwienia korzystania z przejazdu przez osoby trzecie oraz poinformować Dyspozytora w Zakładzie Linii Kolejowych  
Nr tel. 74 637 4621 lub dyżurnego ruchu Podg Mietków tel. 571 314 624 przekazując informację o lokalizacji przejazdu oraz uszkodzeniu.
  - 2) natychmiastowa naprawa przez użytkownika przejazdu.

## POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

Zamieścić wytyczne szczegółowe, wynikające z warunków miejscowych z uwzględnieniem postępowania w przypadku obsługi rogatek na więcej niż jednym przejeździe kolejowo-drogowym oraz z uwzględnieniem podziału pracy przy wieloosobowej obsłudze w zmianie pracy.

Obsługa rogatek jest dokonywana przez użytkownika przejazdu zgodnie z zawartą Umową i Regulaminem korzystania z przejazdu użytku niepublicznego.

#### IV. INFORMACJE DLA OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO:

	Nazwisko i imię
Bezpośredni przełożony	-
Pracownik ds. automatyki	-
Pracownik ds. drogowych	-

Dodatkowe informacje wynikające z Umowy najmu:

1. Z przejazdu kolejowo–drogowego kategorii „F” zlokalizowanego na drodze wewnętrznej w km 0,200,90 linii kolejowej nr 970 Mietków – Mietków WKSM , może korzystać najemca oraz osoby przez niego upoważnione, na jego odpowiedzialność.
2. Zasadniczym położeniem rogatek jest położenie poziome – zamknięte.
3. Rogatki powinny być zamknięte na klucz, z wyjątkiem tych momentów, gdy przez przejazd przechodzą ludzie lub przejeżdżają pojazdy. Klucz powinien być przechowywany przez najemcę w sposób uniemożliwiający osobom nieupoważnionym dostęp do niego oraz możliwość samodzielnego otwarcia rogatek.
4. Korzystający z przejazdu zobowiązany jest znać aktualny rozkład jazdy pociągów kursujących na tym szlaku.
5. Przed wjazdem na przejazd należy przekonać się – upewnić, oglądając się w obu kierunkach, czy nie zbliża się pociąg lub inny pojazd szynowy, oraz nasłuchiwać sygnałów dźwiękowych pojazdów szynowych.
6. Przy zbliżaniu się pociągu lub innych pojazdów szynowych nie wolno pod żadnym warunkiem otwierać rogatek i wjeżdżać na przejazd.
7. W razie mgły lub innych niekorzystnych warunków atmosferycznych należy stosować jak najdalej idącą ostrożność lub zaniechać korzystania z przejazdu.
8. W porze nocnej należy unikać korzystania z przejazdu bez koniecznej potrzeby.
9. W razie jakiegokolwiek zanieczyszczenia przejazdu należy go niezwłocznie oczyścić, przy zachowaniu wszelkich zasad ostrożności. Do najemcy należy utrzymanie czystości przejazdu, czyszczenie żłobków przejazdowych, aby ich głębokość wynosiła minimum 38 mm od główki szyny.
10. W trakcie przekraczania przejazdu nie wolno zatrzymywać się na torach.
11. W sytuacji utknięcia pojazdu drogowego na przejeździe – starać się ściągnąć z przejazdu uszkodzony pojazd, a w razie niemożliwości jego natychmiastowego ściągnięcia, bezzwłocznie powiadomić kolejowy posterunek ruchu: Mietków nr tel. kom. 571-314-624 lub dyspozyturę kolejową: Wałbrzych nr tel. kom. 600-084-724 lub Ekspozyturę Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu tel. 71 717 4077 podając lokalizację przejazdu. Jeżeli powyższego nie można wykonać, należy dawać dla pociągu sygnał zatrzymania „STÓJ”.
12. Po każdorazowym przejechaniu pojazdu drogowego przez przejazd kolejowo-drogowy, należy natychmiast opuścić rogatki z obu stron przejazdu i zamknąć je na klucz.
13. W przypadku uszkodzenia rogatek i niemożności ich zamknięcia, osygnalizowanie przejazdu oraz jego zabezpieczenie należy do najemcy.

Sporządził:

Z-CA NACZELNIKA  
ds. Inżynierii Ruchu

30.09.20

Danuta Gładzińska  
.....  
(data i podpis Z-cy Naczelnika  
Sekcji ds. inżynierii ruchu)

Uzgodnili:

Z-CA NACZELNIKA  
ds. Drogowo-Budowlanych

30.09.2020

.....  
(data i podpis Z-cy Naczelnika  
Sekcji ds. drogowych)

Z-CA NACZELNIKA  
ds. Automatyki i Telekomunikacji

Andrzej Żuk

30.09.2020

.....  
(data i podpis Z-cy Naczelnika  
Sekcji ds. automatyki)

Zatwierdzam

DYREKTOR  
WZ.

05

10

2020

mgr Roman Białobrzycki  
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych  
.....  
/data i podpis Dyrektora Zakładu/

Uwaga:

- 1) Regulamin obsługi przejazdu należy sporządzić dla przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A i F oraz przejść wyposażonych w półsamoczynne systemy przejazdowe;
- 2) Zmiany treści dokonywane w Dziale IV nie wymagają odrębnych uzgodnień oraz zatwierdzenia.
- 3) Regulaminy przejazdów na styku zakładów należy wspólnie uzgodnić.

Do Regulaminu w formie kolejnych załączników należy włączyć instrukcje urządzeń obsługiwanych przez dróżnika przejazdowego





**17.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 – REGULAMIN OBSŁUGI PRZEJAZDU KATEGORII A W KM. 0,093,12 TORU NR 102 ORAZ W KM. 0,085.14 TORU NR 101**



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

Posterunek zwrotnicowski  
bocznica kolejowa  
Rail Port SCHAVEMAKER Mietków

# REGULAMIN OBSŁUGI PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO

## I. CHARAKTERYSTYKA PRZEJAZDU

Dane o linii kolejowej						
Nr	Nazwa	Szlak, stacja	Km	Liczba torów/V <sub>DOP</sub>		
				Główne zasadnicze	Główne dodatkowe	Pozostałe
Tor 101, 102	Bocznica kolejowa Rail Port SCHAVEMAKER Mietków	Bocznica kolejowa Rail Port SCHAVEMAKER Mietków	0,084,10 toru 101, 0,093,00 toru 102	0	0	2/20km/h
Dane o drodze/ulicy						
Nr	Nazwa	Kategoria	Klasa	Km	Liczba pasów ruchu, chodniki/pasy rozdzielcze	V <sub>DOP</sub>
PZ075D	2075D	POWIATOWA	Z	-	dwa	20
Dane o przejeździe kolejowo-drogowym						
Szerokość korony drogi (ulicy) na przejeździe.			12,00 m			
Szerokość jezdni drogi (ulicy) na przejeździe.			12,00 m			
Oświetlenie przejazdu.			TAK			
Liczba słupów: 2			Liczba opraw oświetleniowych: 2			

1. Przejazd kolejowo-drogowy zaliczony do kategorii: „A”
  - 1) Obsługiwany jest: z **odległości**
  - 2) Odległość przejazdu od posterunku zwrotniczowskiego: **79 m**
  - 3) Szczegółowy tok postępowania dla dróżnika przejazdowego w przypadku, gdy przejazd kolejowo-drogowy jest obsługiwany tylko w pewnych okresach doby lub na żądanie użytkowników (w razie potrzeby postanowienia te opracować na oddzielnym arkuszu): **nie dotyczy.**
2. Największa dozwolona prędkość taboru manewrującego przez przejazd **20 km/h**

## II. CHARAKTERYSTYKA URZĄDZEŃ NA PRZEJEŹDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM

1. Urządzenia zabezpieczające przejazd:
  - 1) rogatki: **obsługa ręczna, liczba rogatek 2 szt.**
  - 2) urządzenia rogatkowe:
    - a) **drogi, rogatki posiadają elementy odbłaskowe na drogach rogatkowych, światła czerwone na oddzielnych sygnalizatorach, sygnalizacja dźwiękowa.**
    - b) zasadnicze położenie rogatek: **otwarte.**
  - 3) samoczynna sygnalizacja świetlna bez rogatek uruchamianych przez pociąg: **nie ma**
  - 4) dodatkowa samoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez pociąg: **nie ma**
  - 5) dodatkowa półsamoczynna sygnalizacja świetlna uruchamiana przez obsługę przejazdu: **nie ma**
  - 6) samoczynna sygnalizacja świetlna z rogatkami uruchomiona przez pociąg: **nie ma**
  - 7) sygnalizatory drogowe: **tak**
  - 8) tarcze ostrzegawcze przejazdowe: **nie ma**
  - 9) sygnalizacja dla dróżnika przejazdowego zbliżania się pociągu - jako urządzenie pomocnicze uruchamiane przez pociąg: **nie ma**
  - 10) powiązanie (uzależnienie) urządzeń przejazdowych ze stacijnymi urządzeniami SRK: **nie ma**
  - 11) urządzenie radiołącności z systemem „Radio-stop”: **nie ma**
  - 12) urządzenie systemu wspomagania dróżnika przejazdowego (SWDP): **nie ma.**
2. Urządzenia łączności na posterunku dróżnika przejazdowego:
  - 1) liczba aparatów telefonicznych:
    - a) aparaty telefoniczne włączone do łącza: **jeden**  
posiadają połączenie:
      - z posterunkiem zapowiadawczym: **tak, z posterunkiem odgałęzonym Mietków**
  - 2) zewnętrzne dzwonki (umieszczone): **nie**
  - 3) urządzenia do zawiadamiania (przez posterunek zapowiadawczy i kontroli przyjęcia przez dróżników przejazdowych tego zawiadomienia): **nie**
  - 4) urządzenia telewizji przemysłowej: **nie ma**
  - 5) inne urządzenia łączności: **nie ma**

## III. OBSŁUGA PRZEJAZDU KOLEJOWO-DROGOWEGO:

1. Przejazd kolejowo-drogowy jest obsługiwany przez:
  - a) dróżnika przejazdowego: **nie**
  - b) innego pracownika: **tak, zwrotniczego użytkownika bocznicy**
2. Obsadę posterunku obsługi przejazdu stanowi:
  - a) liczba pracowników w jednej zmianie: **jeden zwrotniczy**
3. Podział obowiązków, jeżeli w zmianie pełni dyżur dwóch lub więcej pracowników: **dyżur pełni jeden pracownik.**

4. Zawiadomienie o jeździe pociągu:
- od kogo otrzymuje zawiadomienie o odjeździe pociągu: **zawiadomienie o jeździe pociągu zwrotniczy otrzymuje od dyżurnego ruchu posterunku odgałęźnego Mietków wyłącznie dla pociągów wjeżdżających na bocnicę na jej tor nr 1M,**
  - w jaki sposób: **telefonicznie przy zamawianiu drogi przebiegu,**
  - czy i w jaki sposób zwrotniczy potwierdza otrzymanie zawiadomienia o jeździe pociągu: **telefonicznie poprzez powtórzenie otrzymanej informacji.**
  - obsługa przejazdu kolejowo drogowego na czas wjazdu pociągu jak pod lit. a): **pociągi wjeżdżające na bocznicy tor 1M zatrzymują się przed wskaźnikiem W4 zlokalizowanym w odległości 245m tj. wymaganej drogi ochronnej, w związku z powyższym rogatki przejazdowe na czas wjazdu pociągu nie są zamykane.**
5. Obsługa rogatki przejazdowych dokonywana jest wyłącznie na czas jazd manewrowych przez przejazd kolejowo drogowy lub w jego obręb z toru nr 1M na pozostałe tory bocznicy i odwrotnie.
6. Na ile minut przed przejazdem taboru kolejowego jazdami manewrowymi rogatki powinny być zamknięte: **bezpośrednio przed udzieleniem zezwolenia przez obsługującego rogatki zwrotniczego na jazdę manewrową przez przejazd lub w jego obręb.**
7. W czasie przejazdu manewrującego taboru przez przejazd, pracownik obsługujący przejazd kolejowo-drogowy powinien znajdować się: **przed posterunkiem zwrotniczkowym.**
8. Przy obsłudze przez dróżnika przejazdowego kilku przejazdów, kolejność zamknięcia rogatki jest następująca: **nie dotyczy.**
9. Inne czynności powierzone obsługującemu rogatki do wykonywania w czasie pracy: Obsługa aparatu blokowego na posterunku, układanie dróg przebiegu dla jazd manewrowych zgodnie z regulaminem pracy bocznicy. Ponadto dodatkowo wykonuje następujące czynności:

a	Oświetlenie przejazdu.	nie
b	Oświetlenie sygnałów.	nie
c	Oświetlenie wskaźników.	nie
d	Oczyszczanie żłobków na przejeździe.	tak
e	Posypywanie piaskiem w czasie gołoledzi.	tak
f	Oczyszczanie przejazdu, w tym sygnalizatorów drogowych ze śniegu i lodu.	tak
g	Inne czynności.	Określone są w regulaminie pracy bocznicy kolejowej

10. W razie uszkodzenia rogatki w stanie „zamkniętym” zwrotniczy obsługujący rogatki postępuje zgodnie z instrukcją obsługi rogatki w celu podniesienia rogatki. W przypadku niemożności opuszczenia drągów rogatkowych, zwrotniczy dokonuje kierowaniem ruchem drogowym na przejeździe kolejowo drogowym, dodatkowo oznacza doraźnie przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem B-32b „rogatka uszkodzona” przy czym znaki te powinny być ustawione z obu

stron przejazdu kolejowo-drogowego, po prawej stronie drogi, bezpośrednio przed rogatką lub sygnalizatorem drogowym w odległości 1 m od krawędzi jezdni.

#### POSTANOWIENIA SZCZEGÓŁOWE

Zamieścić wytyczne szczegółowe, wynikające z warunków miejscowych z uwzględnieniem postępowania w przypadku obsługi rogatek na więcej niż jednym przejeździe kolejowo-drogowym oraz z uwzględnieniem podziału pracy przy wieloosobowej obsłudze w zmianie pracy – **nie dotyczy**.

#### IV. INFORMACJE DLA DRÓŻNIKA PRZEJAZDOWEGO

	Nazwisko i imię
Bezpośredni przełożony*	-
Pracownik* ds. automatyki	-
Pracownik* ds. drogowych	-

\*Zgodnie z prowadzonym wewnętrznym wykazem, dostępnym w aktualnej wersji dla dróżnika przejazdowego.

Sporządził:

*Jan Jędrski*  
02.02.2023  
/data i podpis/

Zatwierdził:

*[Signature]*  
06.02.2023  
/data i podpis/

**Alina Galicka**  
*[Signature]*  
Prokurent  
Schavemaker Invest Sp. z o.o.

### **17.3. ZAŁĄCZNIK NR 3 – 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.

## 17.4. ZAŁĄCZNIK NR 4 – WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WYSOKIEGO RYZYKA (TWR)


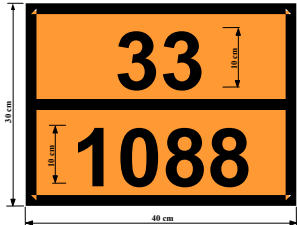










Do towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zalicza się towary wymienione w poniższej tabeli, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli.

Klasa	Pod klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry) <sup>c)</sup>	Luzem (kg) <sup>d)</sup>	Sztuka przesyłki (kg)
1.	2.	3.	4.	5.	6.
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 <sub>1</sub> (w postaci specjalnej) lub 3000 A <sub>2</sub> 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.

## 17.5. ZAŁĄCZNIK NR 5 – STAŁE OZNACZENIA OSTRZEGAWCZE NA WAGONACH WYMAGAJĄCYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ OSTROŻNOŚCI PRZY WYKONYWANIU MANEWRÓW

Nr	Symbol	Opis
1.	2.	3.
1	<b>Ostrożnie przetaczać</b>	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.
2		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.
3		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.
4		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 góry rozrządowej oraz nie wolno staczać i odrzucać taboru na wagony oznaczone takim znakiem.
5		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 rozczepieniem 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.
6		Znak ostrzegawczy przed porażeniem prądem na wagonach, przy których najwyższy stopień lub szczebel

Nr	Symbol	Opis
1.	2.	3.
		<p>drabinki znajduje się na wysokości większej, niż 2 m nad górną powierzchnią główki szyny:</p> <p>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, kolor znaku żółty odblaskowy; strzałka oraz obwódka koloru czarnego dla taboru nowego oraz naprawianego, wielkość znaku dostosowana do miejsca, w którym jest on umieszczony.</p>
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 109 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>



## 17.6. ZAŁĄCZNIK NR 6 – 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



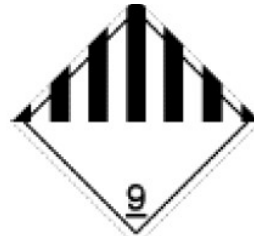
nr 7C  
materiały promieniotwórcze  
kategoria III – ŻÓŁTA



nr 7E  
materiały promieniotwórcze  
rozczeplalne



nr 8  
materiały żrące



nr 9 i nr 9a  
różne materiały i przedmioty niebezpieczne

Inne nalepki		
a		„Góra” Dwie czarne strzały na białym lub właściwie kontrastującym tle
b		Ostrożnie przetaczać
c		Zakaz odrzutu i staczania
d		Towar łatwo tłukący się, kruchy Wagon wymaga ostrożnego manewrowania.

Inne nalepki		
e		Materiały przewożone w stanie podgrzanym.
f		Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych o przekroczonej skrajni.
g		Materiały zagrażające środowisku
h		Materiały skażające środowisko wodne
i		Symbol promieniowania

## 17.7. ZAŁĄCZNIK NR 7 – SPOSÓB PROWADZENIA POSTĘPOWANIA PRZEZ KOMISJĘ KOLEJOWĄ

1. Podjęcie prac przez komisję kolejną.
  - 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 wydanego 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 dróżników 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, podroziejdnic 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 sprężynowych, wykolejnic,
    - określenia stanu i stopnia zużycia elementów stalowych, elementów przytwierdzenia i zamków nastawczych, podroziejdnic,
    - 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 sprężynowania,
    - 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 ostoi, 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 należyście 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 (wysypianie 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 boczniczy 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 boczniczy kolejowej.
- 7) Ekspertyzy, mogą wykonywać wyłącznie jednostki uprawnione, posiadające odpowiednie kompetencje techniczne i niezależne od stron wypadku lub incydentu.
- 8) Użytkownik boczniczy, 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 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego - 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 Urzędu Transportu Kolejowego 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.

**Wzór nr 1  
 do załącznika nr 7**

**Protokół ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym**

WZÓR

**PROTOKÓŁ USTALENIA STANU HAMULCÓW W POCIĄGU nr ..... /  
 SKŁADZIE MANEWROWYM<sup>1)</sup>**

sporządzony dnia ..... o godz. .... na stacji, posterunku odgałęźnym, posterunku odstępowym, km szlaku<sup>1)</sup> ..... 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		
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) <sup>1)</sup>	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) <sup>1)</sup>	Wagon oklejony nalepką „hamulce niezdatny do użytku” (tak, nie) <sup>1)</sup>	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		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.

<sup>1)</sup> Niepotrzebne skreślić.



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

<b>Protokół sporządził przedstawiciel przewoźnika</b>	
---	--

<b>Treść protokołu parafuje</b>	przedstawiciel zarządcy infrastruktury lub użytkownika boczniczy kolejowej	
	członek komisji kolejowej	

<b>Zastrzeżenia do protokołu (treść, nazwisko, stanowisko, podpis):</b>

**Wzór nr 2**  
**do załącznika nr 7**  
**Protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu**

WZÓR  
**PROTOKÓŁ OGLĘDZIN MIEJSCA**  
**WYPADKU/INCYDENTU<sup>1)</sup> KOLEJOWEGO<sup>2)</sup>**

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

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
1.	2.	3.	4.	5.
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 (przebieżnikownia, 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.

Lp.	Kategoria poszkodowanych	Ogółem	Zabitych	Ciężko rannych	Rannych
1.	2.	3.	4.	5.	6.
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 / incydentu<sup>1)</sup>:

.....

kategoria .....

##### 2. Przyczyna pierwotna wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

.....

##### 3. Przyczyny pośrednie wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

.....

##### 4. Przyczyny systemowe wypadku / incydentu<sup>1)</sup>:

.....

#### 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 / incydentu<sup>1)</sup> obecni na jego miejscu:**

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

**XII. Wykaz załączników**

.....

**Adresaci otrzymujący zawiadomienie pisemne o wypadku / incydencie<sup>1)</sup>:**

.....

**Podpisy członków komisji kolejowej:**

.....

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

.....

---

<sup>1)</sup> Niepotrzebne skreślić.

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

**Wzór nr 3  
 do załącznika nr 7**

**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. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy).	*13
15	Zamach zbrodniczy.	*14
16	Przedwczesne 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 i w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego.	*17
19	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej).	*18
20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B).	*19
21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C).	*20
22	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D).	*21
23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F).	*22
24	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do boczniczy.	*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

Lp.	Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria
1.	2.	3.
28	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasypy śnieżne, 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 występkę (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	Najechnięcie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym.	*31
32	Najechnięcie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C).	*32
33	Najechnięcie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.	*33
34	Najechnięcie 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 niezelektryfikowany.	*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 – najechnięcia 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"> <li>– nie osłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy,</li> <li>– nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej,</li> <li>– nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy.</li> </ul>	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 poszkodowanych.	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	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub poszkodowanych.	C60
19	Zamach zbrodniczy.	C61
20	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zasypy 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 poszkodowanych 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 poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska.	C65
24	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym.	C66

Lp.	Kwalifikacja przyczyny	Kategoria
1.	2.	3.
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 nr 4**  
**do załącznika nr 7**  
Protokół ustaleń końcowych

**WZÓR**  
**PROTOKÓŁ USTALEŃ KOŃCOWYCH<sup>1)</sup>**

sporządzony dnia ..... w ..... w związku z wypadkiem / incydem<sup>2)</sup> ..... kategorii ..... zaistniałym w dniu ..... o godz. .... na stacji/szlaku/boczniczy<sup>2)</sup> ..... w torze/rozjeździe<sup>2)</sup> ..... km ..... linii ..... na obszarze zarządcy infrastruktury/użytkownika boczniczy kolejowej<sup>2)</sup> ..... jednostka organizacyjna zarządcy infrastruktury/użytkownika boczniczy kolejowej<sup>2)</sup> właściwa dla miejsca zdarzenia ..... przez komisję kolejową w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Funkcja	Jednostka organizacyjna	Stanowisko
1.	2.	3.	4.	5.
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 / incydentów<sup>2)</sup> zaistniałych w podobnych okolicznościach:  
.....
- 3.2. Opis przebiegu wypadku / incydu<sup>2)</sup> (opis dynamiki wypadku / incydu<sup>2)</sup>, z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych elementów infrastruktury, taboru kolejowego oraz wpływ czynnika ludzkiego na przebieg i skutki wypadku / incydu<sup>2)</sup>):  
.....
- 3.3. Przyczyny wypadku / incydu<sup>2)</sup>:
- 3.3.1. Bezpośrednia:  
.....
  - 3.3.2. Pierwotna:  
.....
  - 3.3.3. Pośrednie:  
.....
  - 3.3.4. Systemowe:  
.....
- 3.4. Kategoria wypadku / incydu<sup>2)</sup>:  
.....
- 3.5. Inne nieprawidłowości ujawnione w trakcie postępowania nie mające znaczenia dla przyczyn wypadku/ incydu<sup>2)</sup> lub wniosków zapobiegawczych:  
.....

### 4. WNIOSKI ZAPOBIEGAWCZE:

- 4.1. ....

### 5. PODPISY CZŁONKÓW KOMISJI KOLEJOWEJ:

	Imię i nazwisko	Data	Podpis
<b>Przewodniczący:</b>			
<b>Członkowie:</b>			
1.			
2.			
3.			
4.			

<sup>1)</sup> Poszczególne rubryki protokołu wypełnia się w przypadku związku przyczynowego z badanym wypadkiem lub incydem, w pozostałych przypadkach należy je przekreślić.

<sup>2)</sup> Niepotrzebne skreślić.

**Wzór nr 5**  
**do załącznika nr 7**

**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, bocznicza, kilometraż, szlak), opis wypadku lub incydentu,
  - 2) wskazanie personelu kolejowego, wykonawców biorących udział w wypadku lub incydencie oraz innych stron i świadków,
  - 3) 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,
  - 4) 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,
  - 5) stosowane na miejscu wypadku lub incydentu środki łączności radiowej i telefonicznej,
  - 6) prace wykonywane w miejscu wypadku lub incydentu albo w jego sąsiedztwie,
  - 7) uruchomienie procedur powypadkowych i ich kolejne etapy realizacji,
  - 8) 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 występowania (dane osobowe podlegają ochronie zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych, 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 incydemem łącznie z dokumentacją z rejestrów,
    - 3) środków podjętych w celu ochrony i zabezpieczenia miejsca wypadku lub incydentu.
  6. Organizacji pracy w miejscu i czasie wypadku lub incydentu, w tym:
    - 1) czasu pracy personelu biorącego udział w wypadku lub incydencie,
    - 2) stanu psychofizycznego personelu kolejowego mającego wpływ na zaistnienie wypadku lub incydentu,
    - 3) warunków środowiskowych i ergonomicznych stanowisk pracy personelu kolejowego mającego związek przyczynowy z wypadkiem lub incydemem.

#### **IV. ANALIZĘ I WNIOSKI**

1. Odniesienie do wcześniejszych wypadków lub incydemów zaistniałych w podobnych okolicznościach.
2. Opis sekwencji zdarzeń pozostających w związku z badanym wypadkiem lub incydemem.
3. Ustalenia dotyczące przebiegu wypadku lub incydentu w oparciu o zaistniałe fakty.
4. Analizę faktów dla ustalenia wniosków odnośnie do przyczyn wypadku lub incydentu 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 incydentu 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 incydentu.

#### **V. OPIS ŚRODKÓW ZAPOBIEGAWCZYCH**

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

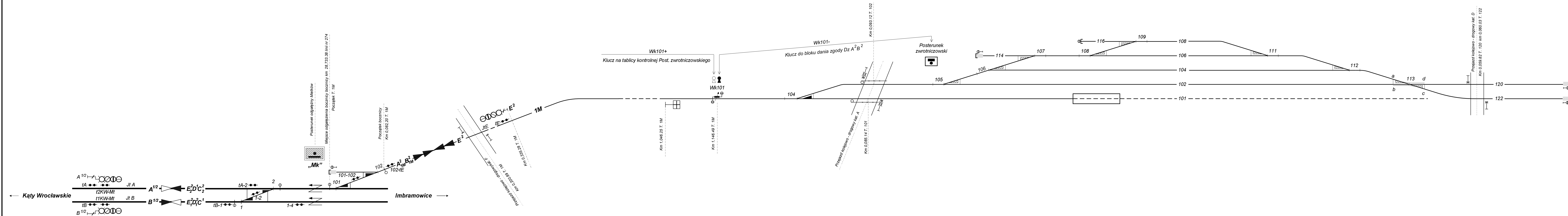
#### **ZALECENIA MAJĄCE NA CELU UNIKNIĘCIE TAKICH WYPADKÓW LUB INCYDEMÓW W PRZYSZŁOŚCI LUB OGRANICZENIE ICH SKUTKÓW.**



**17.8. ZAŁĄCZNIK NR 8 – PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM BOCZNICY KOLEJOWEJ**



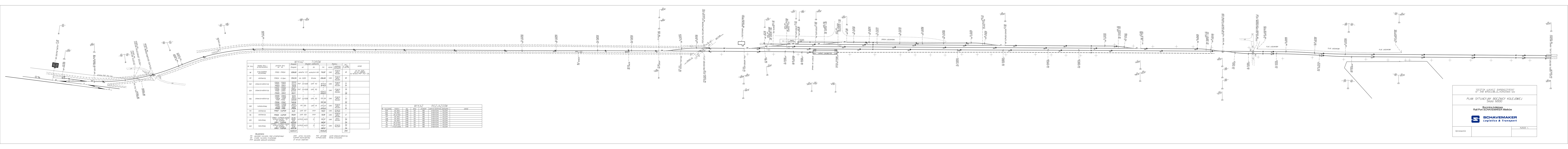
**PLAN SCHEMATYCZNY URZĄDZEŃ ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM  
BOCZNICY KOLEJOWEJ:  
Rail Port SCHAVERMAKER Mietków**



Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym			
Bocznicza Kolejowa Rail Port SCHAVERMAKER Mietków			
Opracował	A. Żuk	09.12.2022	
Kreślił	A. Żuk	09.12.2022	



## **17.9. ZAŁĄCZNIK NR 9 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ**



**WYKAZ TOROW**

Nr toru	nazwa toru od do	granicz toru od do	Długość	Długość użytkowa	od	do	(m)	szyny	Rodzaj	W. doł. o 100%	uwagi
1M	Przejazdowy	PR104 - PR104	1206,18	semfor E2	wskaznik W4	710,97	549		drewno beton	41	od km 0,00 na terenie PKP PLK S.A.
101	odstawczy	PR104 - K.OPAR.	354,34	km 0,00	Brama	206,40	549		drewno beton	12	
102	zdawczo-odbiorczy	PR104 - PR105 PR105 - SR13 PR104 - SR13	183,94 89,02 102,16	PKT ZD-00B	UKR 113	874,03 874,03	549		drewno beton	51	
104	zdawczo-odbiorczy	PR105 - PR106 PR106 - PR107 PR105 - SR13	40,79 74,60 163,35	PKT ZD-00B	UKR 112	659,23 659,23	549		drewno beton	38	
106	zdawczo-odbiorczy	PR106 - PR107 PR107 - PR108 PR108 - PR111 PR106 - SR13	62,15 20,04 33,64 269,99	PKT ZD-00B	UKR 112	557,26 557,26	549		drewno beton	32	
108	rozjazdowy	PR108 - PR109 PR109 - PR111 PR108 - PR111	15,03 15,03 49,57	PK 109	UKR 111	270,23 270,23	549		drewno beton	15	
114	odstawczy	PR107 - K.OPOR.	61,21	UKR 107	PPP	16,63	549		drewno beton	16	
116	odstawczy	PR109 - K.OPOR.	95,64	UKR 109	PPP	50,91	549		drewno beton	2	
120	ładunkowy	SR13 - K.PRZEJAZD K.PRZEJAZD - Z1	61,00 58,97	K.PRZEJAZD	Z1	58,97	549		beton	34	
121	ładunkowy	SR13 - K.OPOR.	65,42			58,97	549		drewno	34	
122	ładunkowy	SR13 - K.PRZEJAZD K.PRZEJAZD - Z1	61,00 58,97	K.PRZEJAZD	Z1	58,97	549		drewno beton	34	
		SR13 - K.OPOR.	65,42			58,97	549		drewno	34	
			6220,53			4509,20				259	

Objaśnienia:  
 PR początek rozjazdu (tylk przelaglowy)  
 SR środek rozjazdu krzyżowego  
 PPP początek poduszki piaskowej  
 UKR ukras rozjazdu  
 K.OPOR. kopiał oporowy  
 PKT ZD-00B punkt zdawczo-odbiorczy  
 K.PRZEJAZD koniec przejazdu

**WYKAZ ROZJAZDÓW**

Nr rozjazdu	rodzaj	typ	skł.	przebieg	rodzaj podłoża	rodzaj nawierzchni	uwagi
104	zw. bony	S49	1,0	190	drewniane	fluczni	
105	zw. bony	S49	1,0	190	drewniane	fluczni	
106	zw. bony	S49	1,0	190	drewniane	fluczni	
107	zw. bony	S49	1,0	190	drewniane	fluczni	
108	zw. bony	S49	1,0	190	drewniane	fluczni	
109	zw. bony	S49	1,0	190	drewniane	fluczni	
111	zw. bony	S49	1,0	190	drewniane	fluczni	
112	zw. bony	S49	1,0	190	drewniane	fluczni	
114	krzyżowy	S49	1,0	190	drewniane	fluczni	

"GEOTEK LUKASZ BARBASZYŃSKI"  
 51-348 WROCLAW, UL. KORDIANA 12a

PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ  
 Skala 1:1000

Bocznica kolejowa  
 Rail Port SCHAVEMAKER Mietków

**SCHAVEMAKER**  
 Logistics & Transport

Opracowanie: \_\_\_\_\_  
 11.2022 r.