



Egz. Nr 2.

REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
Zakładu Energetyki Ciepłej
Spółka z o.o.
w Inowrocławiu

Uzgodniono:


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
85-082 Bydgoszcz, ul. Z. Augusta 1
ZASTĘPCA DYREKTORA

Bydgoszcz dnia 24.04..... 2020 r.
 Witold Nowak

Zatwierdzam:


PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR
mgr inż. Piotr Pawlać

..... 28.04..... 2020 r.

Regulamin sporządzono w 5- iu jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera 51 ponumerowanych stron

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej
Zakładu Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.
w Inowrocławiu



[Handwritten signature]

REGULAMIN
PRACY BOZCZNY I KOLEJOWY
Zakładu Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.
w Inowrocławiu

PRZEMYSŁOWA LINIA KOLEJOWA S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
ul. 3. Augusta 1
83-082 Bydgoszcz

Wydanie:

[Handwritten signature] dnia 2022 r.

WYKONANIE

WYKONANIE

WYKONANIE

Regulamin sporządzony w 2022 r. w Inowrocławiu
Regulamin zatwierdzony 21 czerwca 2022 r.

*Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej
Zakładu Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.
w Inowrocławiu*

| | | |
|-------|---|----|
| 1. | POSTANOWIENIA OGÓLNE..... | 6 |
| 1.1. | PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU..... | 6 |
| 1.2. | CEL OPRACOWANIA I ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU..... | 7 |
| 1.3. | NAZWA I PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY ZEC Sp. z o.o..... | 8 |
| 1.4. | WSPÓŁUŻYTKOWNICY BOCZNICY ZEC Sp. z o.o. | 8 |
| 1.5. | PRZEZNACZENIE BOCZNICY ZEC Sp. z o.o. | 8 |
| 1.6. | ZAKRES STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH..... | 9 |
| 2. | OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ ZEC Sp. z o.o..... | 9 |
| 2.1. | POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ ZEC Sp. z o.o., MIEJSCE ODGAŁĘZIENIA OD LINII KOLEJOWEJ..... | 9 |
| 2.2. | OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA..... | 9 |
| 2.3. | LOKALIZACJA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO..... | 10 |
| 2.4. | TORY BOCZNICOWE, ICH DŁUGOŚĆ I PRZEZNACZENIE..... | 10 |
| 2.5. | POCHYLENIE PODŁUŻNE TORU..... | 11 |
| 2.6. | POJEMNOŚĆ BOCZNICY ZEC Sp. z o.o..... | 11 |
| 2.7. | WYKAZ ZWROTNIC I WYKOLEJNIC..... | 12 |
| 2.8. | PRZYPORZĄDKOWANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC DO OKRĘGÓW NASTAWCZYCH..... | 12 |
| 2.9. | URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM..... | 12 |
| 2.10. | KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE..... | 13 |
| 2.11. | PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA W POZIOMIE SZYN..... | 13 |
| 2.12. | OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ ZEC Sp. z o.o..... | 13 |
| 2.13. | PUNKTY ŁADUNKOWE, URZĄDZENIA ŁADUNKOWE..... | 13 |
| 2.14. | WAGI WAGONOWE..... | 14 |
| 2.15. | BRAMY KOLEJOWE..... | 14 |
| 2.16. | SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU, SKRAJNIKI..... | 14 |
| 2.17. | SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE..... | 14 |
| 2.18. | URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE..... | 16 |
| 2.19. | TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY..... | 17 |
| 2.20. | ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI..... | 17 |
| 3. | ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ ZEC Sp. z o.o., A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ..... | 17 |
| 4. | WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY ZEC Sp. z o.o..... | 18 |
| 4.1. | PODSTAWIANIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH NA BOCZNICĘ ZEC Sp. z o.o..... | 18 |
| 4.2. | LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONYWANIA..... | 20 |
| 4.3. | MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH..... | 20 |
| 4.4. | DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ..... | 21 |
| 4.5. | OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH..... | 21 |
| 4.6. | RUCH LOKOMOTYW PODMIOTÓW ZEWNĘTRZNYCH PO TORACH BOCZNICY ZEC Sp. z o.o..... | 22 |
| 4.7. | ZASADY PROWADZANIA RUCHU POJAZDÓW KOLEJOWYCH UŻYTKOWNIKA BOCZNICY ZEC Sp. z o.o. PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP PLK S.A..... | 22 |
| 5. | WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY ZEC Sp. z o.o..... | 22 |
| 5.1. | PODZIAŁ BOCZNICY ZEC Sp. z o.o. NA REJONY MANEWROWE..... | 22 |
| 5.2. | MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY ZEC Sp. z o.o..... | 23 |
| 5.3. | DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ..... | 23 |
| 5.4. | USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM..... | 23 |
| 5.5. | SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH, LOKOMOTYW..... | 24 |
| 5.6. | OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE..... | 24 |
| 5.7. | OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE..... | 24 |
| 5.8. | JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN..... | 25 |
| 5.9. | DOZWOLONA LICZBA POJAZDÓW KOLEJOWYCH PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZENIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WYŁĄCZENIA HAMULCÓW ZESPOŁONYCH..... | 26 |
| 5.10. | PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK POJAZDÓW KOLEJOWYCH..... | 26 |
| 5.11. | UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA JAZD MANEWROWYCH ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW..... | 27 |
| 5.12. | ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM ORAZ GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYWANIE..... | 27 |

*Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej
Zakładu Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.
w Inowrocławiu*

| | | |
|------------|--|-----------|
| 6. | ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ ZEC SPZ O.O. | 29 |
| 6.1. | PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRACY MANEWRWEJ..... | 29 |
| 6.2. | ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ..... | 29 |
| 6.3. | CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY ZEC Sp. z O.O. | 30 |
| 6.4. | PRACA MANEWRWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH | 31 |
| 6.5. | WAŻENIE WAGONÓW | 31 |
| 6.6. | WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH..... | 32 |
| 7. | ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO | 32 |
| 7.1. | PRZYJMOWANIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH NA PUNKCIE ZDAWCZO - ODBIORCZYM..... | 32 |
| 7.2. | REKLAMACJE W STOSUNKU DO ODBIERAJĄCEGO TABOR KOLEJOWY..... | 33 |
| 8. | ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH | 34 |
| 8.1. | OGÓLNE WARUNKI PRZEWOZU PRZESYŁEK NIEBEZPIECZNYCH..... | 34 |
| 9. | NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY ZEC SP. Z O.O., PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO | 34 |
| 9.1. | WARUNKI OGÓLNE..... | 34 |
| 9.2. | RODZAJE REMONTÓW..... | 35 |
| 9.3. | ZACHOWANIE ŚRODKÓW OSTROŻNOŚCI W CZASIE WYKONYWANIA ROBÓT PRZY UTRZYMANIU TORÓW..... | 35 |
| 9.4. | OGŁĘDZINY ZEWNĘTRZNE ORAZ KONSERWACJA ROZJAZDÓW | 36 |
| 9.5. | NADZÓR TECHNICZNY NAD UTRZYMANIEM TORÓW I ROZJAZDÓW ORAZ ICH OKRESOWE SPRAWDZANIE | 36 |
| 10. | WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY ZEC SP. Z O.O. | 36 |
| 10.1. | WARUNKI BHP | 36 |
| 10.2. | OCHRONA PRZECIWOŻAROWA | 37 |
| 10.3. | WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY ZEC Sp. z O.O..... | 37 |
| | WYMOGI POD WZGLĘDEM EGZAMINÓW KWALIFIKACYJNYCH:..... | 38 |
| 10.4. | SZKOLENIE PRACOWNIKÓW..... | 38 |
| 10.5. | BADANIA OKRESOWE..... | 38 |
| 11. | OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY ZEC SP. Z O.O. | 39 |
| 11.1. | WSPÓLNY ZAKRES KOMPETENCJI..... | 40 |
| 11.2. | OBOWIĄZKI KIEROWNIKA DZIAŁU CIEPŁOWNI | 40 |
| 11.3. | OBOWIĄZKI DRUŻYNY MANEWRWEJ..... | 41 |
| 11.4. | OBOWIĄZKI USTAWIACZA FIRMY OBSŁUGUJĄCEJ BOCZNICĘ ZEC Sp. z O.O..... | 42 |
| 11.5. | OBOWIĄZKI MANEWRWEGO FIRMY OBSŁUGUJĄCEJ BOCZNICĘ ZEC Sp. z O.O. | 43 |
| 11.6. | OBOWIĄZKI PROWADZĄCEGO LOKOMOTYWĘ MANEWRWA FIRM OBSŁUGUJĄCEJ BOCZNIC ZEC Sp. z O.O. | 44 |
| 12. | POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM. | 44 |
| 12.1. | ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU; | 46 |
| 12.2. | POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA | 46 |
| 12.3. | POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU POWSTANIA POŻARU. | 47 |
| 13. | WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ ZEC SP. Z O.O. | 47 |
| 14. | POSTANOWIENIA KOŃCOWE | 49 |
| 14.1. | ROZDZIELNIK REGULAMINU. | 49 |
| 14.2. | OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU..... | 49 |
| 14.3. | OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA | 49 |
| 15. | SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU..... | 50 |
| 16. | POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ZEC SP. Z O.O. | 51 |

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna obowiązującego regulaminu

1. Ustawa z dnia 23 marca 2009 r. w sprawie Kolejowy Rejestry (Dziennik Ustaw z dnia 23.03.2009 r. poz. 116) oraz z dnia 17.05.2010 r.
2. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity) Dziennik Ustaw z dnia 17.07.1994 r. poz. 1784 z dnia 28 czerwca 2019 r.
3. Ustawa z dnia 16 listopada 1984 r. Prawo przewoźne (tekst jednolity) ogłoszony w Dzienniku Ustaw z dnia 26 października 2017 r. poz. 1983 wraz z późniejszymi zmianami.
4. Korporacyjne prawo finansowe i rozwój z dnia 30 grudnia 2017 r. w sprawie zmian w ustawie o przedsiębiorstwach i przedsiębiorstwach publicznych, w szczególności w sprawie prowadzenia przedsiębiorstw i przedsiębiorstw publicznych, w tym w sprawie przeniesienia siedziby siedziby przedsiębiorstwa (Dziennik Ustaw Rzeczpospolitej) Później z dnia 13 stycznia 2018 r. poz. 67.
5. Korporacyjne prawo finansowe i rozwój z dnia 30 grudnia 2005 r. w sprawie ogłoszenia zmian w ustawie o przedsiębiorstwach i przedsiębiorstwach publicznych, w tym w sprawie prowadzenia przedsiębiorstw i przedsiębiorstw publicznych, w tym w sprawie przeniesienia siedziby siedziby przedsiębiorstwa (Dziennik Ustaw Rzeczpospolitej) Później z dnia 16 listopada 2017 r. poz. 1849.
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 maja 2014 r. w sprawie sposobu prowadzenia działalności gospodarczej przedsiębiorstw budowlanych i podwykonawców (Dz.U. z 2014 r. poz. 720).
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 września 1988 r. w sprawie wykonania niektórych zadań wojewódzkiego budowy kolejowej linii kolejowej Warszawa - Szczecin (Dziennik Ustaw Nr 121, poz. 977 z dnia 16 grudnia 1988 r. wraz z późniejszymi zmianami).
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania niektórych zadań wojewódzkiego budowy kolejowej linii kolejowej Warszawa - Szczecin (Dziennik Ustaw z dnia 18 marca 2016 r. poz. 269).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2016 r. w sprawie wykonania niektórych zadań wojewódzkiego budowy kolejowej linii kolejowej Warszawa - Szczecin (Dziennik Ustaw z dnia 13 września 2016 r. poz. 1870).
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku (Prawo o ruchu drogowym) tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 1880.
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lipca 1994 roku w sprawie przepisów wykonawczych w sprawie zasad i warunków pracy w zakładach pracy (Dz. U. z 1994 r. Nr 58, poz. 67).
12. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Regulacji Kolejowego z dnia 10.02.2016 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej (opublikowane w Dzienniku Ustaw z dnia 23 lutego 2016 r. poz. 100).

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15.03.2019 Dziennik Ustaw, poz. 710 z dnia 17.04.2019r.);
2. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2019 poz. 1186 z dnia 26 czerwca 2019);
3. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw z dnia 25 października 2017 poz. 1983 wraz z późniejszymi zmianami);
4. Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 stycznia 2015 r. poz. 46);
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji tekst jednolity z dnia 8 listopada 2016r. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia z dnia 15 listopada poz. 1849;
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2014r. poz. 720).
7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie – Dziennik Ustaw Nr 151, poz. 987 z dnia 15 grudnia 1998 r. wraz z późniejszymi zmianami.
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369).
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie Dziennik Ustaw z dnia 30 października 2015r. poz. 1744 (tekst jednolity z dnia 13 września 2018r. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej poz. 1876),
10. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2018 , poz. 1990);
11. Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16 lipca 1954 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy (Dz. U. z 1954 r. Nr.38, poz. 167);
12. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI.2010.3.8 z 26 lutego 2010r.).

13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r., w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., z późn. Zm.)
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 8 listopada 2019 w sprawie Licencji maszynisty(Dz.U. z 2019 r. poz. 2373)
15. Instrukcje wewnętrzne bocznicy ZEC Sp. z o.o.:
 - Instrukcja o prowadzeniu ruchu i sygnalizacji na bocznicy kolejowej - „ZEC-R”,
 - Instrukcja o eksploatacji i utrzymaniu nawierzchni kolejowej bocznicy - „ ZEC-D”
 - Instrukcja dla maszynisty lokomotywy spalinowej na bocznicy - „ ZEC –M”

Niezależnie od powyższego w niniejszym regulaminie ujęte są niektóre czynności pracowników licencjonowanego Przewoźnika kolejowego, innych podmiotów obsługujących bocznicę ZEC Sp. z o.o. oraz pracowników Sekcji Eksploatacji PKP PLK S.A. w Bydgoszczy ujęte w regulaminach tych jednostek, w celu wskazania granicy odpowiedzialności dla uniknięcia niedomówień w toku prowadzenia ruchu kolejowego. Zastosowane niektóre odniesienia do przepisów i instrukcji wewnętrznych bocznicy ZEC Sp. z o.o. wynikają z wymaganej współpracy z Zarządcą Infrastruktury Kolejowej, Przewoźnikiem kolejowym obsługującym bocznicę ZEC Sp. z o.o. oraz innych podmiotów obsługujących bocznicę ZEC Sp. z o.o.

Postanowienia regulaminu po uzgodnieniu przez Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy i po zatwierdzeniu przez Prezesa Spółki (Zarządu) mają moc obowiązującą wszystkich pracowników mających związek z transportem kolejowym, pracą manewrową i obsługą wagonów w zakresie handlowym dla pracowników bocznicy kolejowej ZEC Sp. z o.o. i podmiotów obsługujących bocznicę ZEC Sp. z o.o..

1.2. Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu

Celem opracowania niniejszego regulaminu jest określenie podstawowych norm i zasad bezpieczeństwa przy czynnościach związanych z wykonywaniem manewrów, postojem pojazdów kolejowych, organizacją pracy i nadzoru w transporcie kolejowym oraz utrzymaniem urządzeń stałych bocznicy ZEC Sp. z o.o..

W regulaminie zamieszczono szczegółowe postanowienia dotyczące pracy na bocznicy ZEC Sp. z o.o. w oparciu o warunki miejscowe oraz rozporządzenie ministra właściwego d/s. transportu w sprawie określenia ogólnych zasad i warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz obowiązku opracowania przez zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie (Art. 17 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Dla osiągnięcia pełnego bezpieczeństwa ruchu kolejowego na bocznicy ZEC Sp. z o.o., bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o., maksymalizacji zdolności przewozowej konieczne jest:

- przestrzeganie przez pracowników firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. zatrudnionych w transporcie kolejowym postanowień niniejszego regulaminu, oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.
- przestrzeganie przez wszystkich pracowników związanych z transportem kolejowym zasad określonych w ogólnych przepisach - instrukcjach wewnętrznych bocznicy ZEC Sp. z o.o.,

- wszystkie wydane zarządzenia i wskazówki dotyczące organizacji pracy ruchu kolejowego na bocznicy ZEC Sp. z o.o. powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszego regulaminu.

Pracownicy nadzoru czuwać winni nad utrzymaniem właściwego poziomu dyscypliny pracy, sprawnym działaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego, właściwym stanem nawierzchni oraz aktualnością niniejszego regulaminu.

1.3. Nazwa i podstawa eksploatacji bocznicy ZEC Sp. z o.o.

Bocznica nosi nazwę:

Zakład Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Inowrocławiu

W dalszej części zwana: **Bocznica ZEC Sp. z o.o.**

Bocznica ZEC Sp. z o.o. eksploatowana jest na podstawie :

- Świadectwa Bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
- zawartej umowy pomiędzy PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Bydgoszczy , w zakresie usług dostępu do infrastruktury kolejowej związanym z obsługą pociągów i postojem pojazdów kolejowych,
- umowy z przewoźnikami kolejowymi lub innymi podmiotami w zakresie dostarczania i zabierania wagonów,
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984r. Prawo Przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z r. 2015 poz. 915 - obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 10 czerwca 2015r.), wraz z późniejszymi zmianami;
- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15.03.2019 Dziennik Ustaw, poz. 710 z dnia 17.04.2019r.);

1.4. Współużytkownicy bocznicy ZEC Sp. z o.o.

Współużytkowników bocznicy ZEC sp. z o.o. nie ma.

1.5. Przeznaczenie bocznicy ZEC Sp. z o.o.

Bocznica ZEC Sp. z o.o. jest przeznaczona i przystosowana do przyjmowania, wyprawiania, obsługi i postojem pojazdów kolejowych.

Do zasadniczych czynności wykonywanych na bocznicy ZEC Sp. z o.o. należy:

- ◆ przyjmowanie zgrupowanych i pojedynczych pojazdów kolejowych,
- ◆ oględziny pojazdów kolejowych pod względem technicznym i handlowym ,
- ◆ przestawiania wagonów (grup zdawczych) z torów zdawczo-odbiorczych na miejsca rozładunku,
- ◆ przestawianie wagonów (grup zdawczych) z torów zdawczo-odbiorczych na miejsce załadunku – wyładunku,

- ◆ dokonywanie czynności załadunkowych i rozładunkowych na wyznaczonych punktach,
 - ◆ formowanie grup zdawczych i przestawianie ich na tory zdawczo-odbiorcze,
 - ◆ wykonywanie innych czynności manewrowych wynikających z konieczności przemieszczania pojazdów kolejowych w obrębie bocznicy ZEC Sp. z o.o.,
 - ◆ przygotowanie i przekazywanie pojazdów kolejowych gotowych do zabrania przewoźnikom kolejowym lub innych podmiotów obsługujących bocznicę ZEC Sp. z o.o.,
- Bocznicza ZEC Sp. z o.o. przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na boczniczy ZEC Sp. z o.o. w zakresie utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu kolejowego, obowiązują przepisy i instrukcje wewnętrzne boczniczy ZEC Sp. z o.o. wykazane w punkcie 1.1 niniejszego regulaminu.

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ ZEC Sp. z o.o.

2.1. Położenie boczniczy kolejowej ZEC Sp. z o.o., miejsce odgałęzienia od linii kolejowej

Bocznicza **ZEC Sp. z o.o.** odgałęzia się na stacji Inowrocław Rąbinek linii 131 Chorzów Batory – Tczew w km 317,328 od toru nr 12 rozjazdem zwyczajnym nr 26. Punktem początkowym boczniczy ZEC Sp. z o.o. jest miejsce połączenia boczniczy ZEC Sp. z o.o. z torem Zarządcy nr 200 tj. w km 316,788 linii 131 tj. 540 metrów od początku rozjazdu nr 26.

Układ torowy boczniczy ZEC Sp. z o.o. przedstawiono na planie schematycznym stanowiącym integralną część niniejszego regulaminu.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznicza ZEC Sp. z o.o. nie jest posterunkiem ruchu: stąd też na boczniczy ZEC Sp. z o.o. nie ma posterunków ruchu. Ze względów organizacyjnych z uwagi na odmienne funkcje ustanowiono dwa rejon manewrowe.

Pierwszy rejon manewrowy – jako oddzielny okręg nastawczy – jest punkt zdawczo odbiorczy, ustanowiony na stacji Inowrocław Rąbinek, w którym układanie dróg przebiegu i obsługa urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego dokonywana jest przez dyżurnego ruchu dysponującego Nastawni „IR” i nastawniczego „IR1” PKP PLK SA i obejmuje tory zdawczo odbiorcze nr 12 i 14 oraz tor zeberkowy 60 z rozjazdami 26, 27, 28, 60, 61 i Wk 4.

Wjazd lokomotyw firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. na ten okręg – tory zdawczo odbiorcze wymaga uzgodnienia z dyżurnym ruchu. Zezwoleniem na wjazd w ten okręg jest sygnał „jazda manewrowa” dozwolona na tarczy manewrowej Tm 11.

Wyjazd z torów zdawczo-odbiorczych na bocznicę ZEC Sp. z o.o. odbywa się po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu „IR”, zezwoleniem jest: z toru nr 12 sygnał „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm 8, z toru nr 14 sygnał „jazda manewrowa dozwolona „ na

semaforze E 14^{2/m}. W razie potrzeby wyjazdu lub wjazdu lokomotywy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. w zakresie manewrów na i z torów zdawczo odbiorczych nr 12 i 14 od strony nastawni wykonawczej „IR1”, Dyżurny ruchu PKP PLK SA nastawni „IR” wyznacza tor po którym ma się odbyć jazda manewrowa i po omówieniu planu pracy manewrowej z ustawiaczem firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. wydaje polecenie wykonania manewrów nastawnicemu nastawni „IR1”

Drugi rejon manewrowy – teren bocznicy ZEC sp. z o.o. – jako okręg nastawczy, w którym drogi przebiegu dla jazd manewrowych nastawia się ręcznie. Obejmuje tory i urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego w obrębie grupy torów bocznicy ZEC sp. z o.o., tory nr 200, 201, 202, 203, 204 i rozjazdów 201 i 202

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo – odbiorczego

Operacje zdawania i odbierania pojazdów kolejowych na i z Bocznicy ZEC sp. z o.o. od przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu odbywa się na torach stacji PKP PLK S.A. Inowrocław Rąbinek ujętych w poniższej tabeli.

| Grupa torów | Nr toru | Nazwa i przeznaczenie toru | Nr rozjazdów ograniczaj. tor | | Długość toru w metrach | | Pojemność w wag. 4-osiow. o dł. 15m |
|---------------------------|---------|------------------------------------|------------------------------|-------|------------------------|-----------|-------------------------------------|
| | | | od | do | rzeczywista | użyteczna | |
| Stacja Inowrocław Rąbinek | 12 | Zdawczo odbiorczy Teren PKP PLK SA | PR 27 | PR 61 | 806 | 524 | 34 |
| | 14 | Zdawczo odbiorczy Teren PKP PLK SA | PR 27 | Śr 60 | 663 | 524 | 34 |
| | 60 | Żeberko ochronne Teren PKP PLK SA | Śr 60 | K | 64 | 20 | ----- |

2.4. Tory bocznicowe, ich długość i przeznaczenie

| Grupa torów | Nr toru | Nazwa i przeznaczenie toru | Długość toru całkowita | | | Długość użyteczna | | | Pojem. w wag. o dł. 15 m | Typ Szyny |
|---------------------------|----------------------------------|--|------------------------|--------|-----|---------------------|---------------------|-----|--------------------------|-----------|
| | | | od | do | m | od | do | m | | |
| Stacja Inowrocław Rąbinek | PUNKT ZDAWCZO – ODBIORCZY | | | | | | | | | |
| | 12 | Zdawczo odbiorczy Teren PKP PLK SA | PR 27 | PR 61 | 806 | Tm 8 | G 12 ^{2/m} | 806 | 30 | |
| | 14 | Zdawczo odbiorczy Teren PKP PLK SA | PR 27 | Śr 60 | 663 | E 14 ^{2/m} | Tm 7 | 524 | 30 | |
| | 60 | Żeberko ochronne Teren PKP PLK SA | Śr 60 | K | 64 | U 60 c/d | Z 1 | 20 | ----- | |
| Tory boczniczy | Tory boczniczy | | | | | | | | | |
| | 200 | Dojazdowy – tor na długości 538 m PKP PLK S.A. – na długości 130 m tor na Tereni Boczniczy | PR 26 | PR 201 | 668 | Wk 4 | U 201 | 547 | 36 | S42/S49 |
| | 201 | Wyciągowy | PR 201 | K | 570 | PR 201 | Z 1 | 550 | 36 | S42/S49 |

*Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej
Zakładu Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.
w Inowrocławiu*

| | | | | | | | | | |
|---------------|---------------|---------------|----------|-------------|--------------|------------|-------------|-------|-------------|
| 202 | Komunikacyjny | PR 201 | PR 202 | 143 | U 201 | PR 202 | 109 | ----- | S49/ S42 |
| 203 | Ładunkowy | PR 202 | K | 375 | U 202 | Z-1 | 320 | 21 | S49/ S42 |
| 204 | Trakcyjny | PR 202 | K | 162 | U 202 | Z-1 | 110 | ----- | S42 |
| Razem: | | | | 3451 | | | 2704 | ----- | |

Oznaczenia:

pr - początek rozjazdu

K - koziół oporowy

b - brama

Tm- tarcza manewrowa

Z 1 - „Stój”

ur - zakres rozjazdu

kr - koniec rozjazdu

iz - izolacja rozjazdu

Największy dopuszczalny nacisk osi taboru na szynę przy przepisowym utrzymaniu toru wynosi **20,0 t/oś**.

Ogólna długość torów Boczniczy ZEC sp. z o.o. wynosi **- 3451m**

Długość użyteczna wynosi **- 2704m**

Odejmując długość torów dojazdowych, wyciągowych, wyłączonych z eksploatacji, komunikacyjnych i trakcyjnych, wynosi **- 1417m**

2.5. Pochylenie podłużne toru

Profil podłużny torów na Boczniczy ZEC sp. z o.o. przedstawia się następująco:

- Tory zdawczo odbiorcze nr 12 i 14 oraz tor żeberkowy 60 – od miejsca odgałęzienia boczniczy ZEC Sp. z o.o. – rozjazdu nr 26 w kierunku rozjazdu nr 61 na spadku 1,5⁰/₀₀ na długości 694 m dalej na spadku 5,9⁰/₀₀. Na długości 111 m dalej na spadku 2,3⁰/₀₀ na długości 33 m – do punktu początkowego rozjazdu nr 61 – Promień łuku R – 300
- Tor dojazdowy i komunikacyjny nr 200 – od rozjazdu nr 26 na wzniesieniu 1,8⁰/₀₀ na długości 256 m , dalej w poziomie na długości 120 m , dalej na wzniesieniu 1,8⁰/₀₀ na długości 228 m – do rozjazdu nr 201 – promień łuku –R - 400
- Tor wyciągowy 201 – od rozjazdu nr 201 na całej długości tj do kozła oporowego w poziomie – promień łuku – R – 190
- Tory Bocznicowe nr 202, 203 , 204 – od rozjazdu nr 201 do kozłów oporowych – na całej długości – w poziomie – R – 190

Minimalny promień łuków zastosowanych na torach Boczniczy ZEC sp. z o.o. wynosi 190 m.

Uwzględniając podane powyżej pochylenia podłużne oraz minimalne promienie łuków poszczególnych torów, dopuszcza się do kursowania po torach boczniczy ZEC Sp. z o.o. wszystkie rodzaje wagonów kursujące po liniach kolejowych.

2.6. Pojemność boczniczy ZEC Sp. z o.o.

Ogólna długość torów bocznicowych **3451m**. Długość użyteczna torów bocznicowych, wyłączając tory dojazdowe, komunikacyjne, żeberkowy i trakcyjne, wynosi **1417m**. Maksymalna pojemność boczniczy ZEC sp. z o.o. w tym przypadku wynosi 94 pojazdy kolejowe (tabela pkt. 2.3.).

Normalna pojemność bocznicy ZEC sp. z o.o. , przy której będzie mogła być wykonywana praca w pełnym zakresie wynosi 60% maksymalnej pojemności co stanowi:

$$P_n = 94 \text{ pojazdów kolejowych} \times 0,6 = 56 \text{ pojazdów kolejowych}$$

2.7. Wykaz zwrotnic i wykolejnic

| Nr rozjazdu, wykolejnicy | Zasadnicze położenie zwrotnicy | Sposób przestawiania: m-mechaniczny , r-ręczny | Uwagi: Oświetlenie | Dokonyjący obsługi Miejsce znajdowania się klucza , uzależnienie | |
|---|--------------------------------------|--|---|--|--|
| Na punkcie zdawczo odbiorczym | | | | | |
| Rz 26 | Na tor 200 | m | Tak | Obsługiwane przez dyżurnego ruchu nastawni „IR” | |
| Rz 27 | Na tor 12 | m | Tak | | |
| Rz 28 | Na tor 14 | m | Tak | | |
| Rkpd 60 ab | Na tor 12 | m | Tak | Obsługiwane przez nastawniczego nastawni „IR 1” | |
| Rkpd 60 cd | Na tor 60 | m | Tak | | |
| Rz 61 | Na tor 8 | m | Tak | | |
| Na torze dojazdowym 200 | | | | | |
| Wk 4 | Nałożona na tor nr 200 | m | Tak | Obsługiwane przez dyżurnego ruchu nastawni „IR” | |
| Na bocznicy | | | | | |
| Nr rozjazdu | Typ, promień, Skos rozjazdu | Zasadnicze położenie zwrotnicy | Sposób przestawiania: m- mechaniczny , r-ręczny | Uwagi: Oświetlenie | Dokonyjący obsługi Miejsce znajdowania się klucza , uzależnienie |
| Rz 201 | S 49-190- 1:6,6, - lewy | Na tor 200 | r | Nie | Nie uzależniona / pracownik drużyny manewrowej |
| Rz 202 | S 49-190- 1:6,6 - lewy | Na tor 201 | r | Nie | Nie uzależniona / pracownik drużyny manewrowej |
| Rozjazdy 201 i 202 – Rodzaj – zwyczajny o skosie 1:6,6; promieniu -190; kierunku – lewy | | | | | |

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Rozjazdy i wykolejnica znajdujące się na punkcie zdawczo – odbiorczym przyporządkowane są do okręgów nastawczych zgodnie z podziałem stacji Inowrocław Rąbinek. Pozostałe rozjazdy znajdują się na terenie bocznicy ZEC Sp. z o.o., na której nie ma okręgów nastawczych i posterunków technicznych.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Na bocznicy ZEC Sp. z o.o. nie ma urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego. Rozjazdy znajdujące się na bocznicy ZEC Sp. z o.o. obsługiwane są ręcznie. Wskaźniki

zwrotnicowe, tarcze zaporowe Z1 „Stój”, ustawione przed kozłami oporowymi na terenie bocznicy ZEC Sp. z o.o. są nieoświetlone.

Tory i rozjazdy na terenie bocznicy ZEC Sp. z o.o. nie posiadają izolacji torowej i zwrotnicowej.

Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego – semafony, tarcze manewrowe i wykolejnica Wk 4, znajdują się na torach zdawczo odbiorczych, urządzenia te są własnością PKP PLK S.A. i są obsługiwane przez pracowników – dyżurnego ruchu i nastawniczego stacji Inowrocław Rąbinek. Konserwację i diagnostykę tych urządzeń przeprowadzają pracownicy PKP PLK SA.

2.10. Kolejowe obiekty inżynierskie

Na terenie bocznicy ZEC Sp. z o.o. nie ma kolejowych obiektów inżynierskich.

2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia w poziomie szyn

| L.p. | Rodzaj przejazdu | Umiejscowienie przejazdu | Przez tory | Sposób oznakowania |
|------|--|--|----------------|---|
| 1 | Skrzyżowanie z drogą prywatną PKP PLK S.A. – przejazd Kategorii F – wyłącznie dla pracowników PKP PLK S.A. | Stacja Inowrocław Rąbinek km. 316,986 linii Chorzów Batory – Tczew | 1,2,4,i 200 | Obustronnie wg. Zasad dla przejazdu kategorii F z rogatkami – obsługiwany przez dyżurnego ruchu nastawni „IR” |
| 2 | Skrzyżowanie z drogą publiczną – przejazd kategorii D | W km 0,855 | 201 | Oznakowany obustronnie krzyżami św. Andrzeja |

2.12. Oświetlenie bocznicy ZEC Sp. z o.o.

Tory bocznicy ZEC Sp. z o.o. posiadają oświetlenie elektryczne załączane przez pracownika bocznicy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o..

Tory zdawczo odbiorcze są oświetlone lampami elektrycznymi umieszczonymi na słupach. Oświetlenie załącza dyżurny ruchu stacji Inowrocław Rąbinek.

Ograniczeń, co do pory dnia, nocy, warunków atmosferycznych obsługi bocznicy ZEC Sp. z o.o. ze względu na jej oświetlenie nie ma.

2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

Plac ładunkowy- składowisko węgla i mialu węglowego

Przy torze nr 203 znajduje się plac ładunkowy składowisko węgla utworzony po odpowiednim zabezpieczeniu i utwardzeniu gruntu gdzie długość frontu ładunkowego wynosi 210 metrów.

2.14. Wagi wagonowe

Bocznicza ZEC Sp. z o.o. nie posiada własnych wag wagonowych.

Najbliższa waga wagonowa znajduje się na stacji PKP PLK S.A. Inowrocław i jest obsługiwana przez Przewoźnika PKP CARGO S.A.

2.15. Bramy kolejowe

Na boczniczy ZEC Sp. z o.o. zabudowane są dwie bramy kolejowe:

- Na torze 203 – brama wjazdowa na plac składowy
- Na torze 204 brama wjazdowa do hali lokomotywowni.

Bramy otwiera i zamyka pracownik firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. pod względem manewrowym – członek drużyny manewrowej firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o..

Na wszystkich bramach umieszczone są tarcze D1 „Stój”.

2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

Istniejąca skrajnia budowli na obszarze całej boczniczy ZEC Sp. z o.o. jest zgodna z normą PN-69/K-02057B.

Wymiary skrajni budowli w kierunku pionowym liczy się w [mm] od powierzchni główki szyny, a w kierunku poziomym - od osi toru.

Skrajnia taboru jest to zarys figury płaskiej, stanowiący podstawę do określenia największych dopuszczalnych wymiarów taboru w przekroju poprzecznym – **skrajnia A w/g PN – 70/K - 02056**

Po torze o prześwicie 1435 mm maksymalna skrajnia ładunkowa wynosi:

- szerokość 1575 mm od osi toru;
- wysokość 4650 mm od główki szyny;

Dla zachowania bezpieczeństwa ruchu w obrębie boczniczy ZEC Sp. z o.o. oraz na łukach należy tak utrzymywać tor, aby jego odkształcenia w planie i profilu nie powodowały przekroczenia obowiązującej skrajni budowli.

Na boczniczy ZEC Sp. z o.o. brak jest skrajników.

2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

Sygnały na semaforach :

Na torach zdawczo – odbiorczych, usytuowanych na stacji Inowrocław Rąbinek ustawione są semafony, odnoszące się również dla jazd manewrowych wykonywanych lokomotywą boczniczy ZEC Sp. z o.o.:

- **G12^{2m}** – ustawiony z prawej strony toru zdawczego nr 12, wskazuje sygnały „S1” Stój oraz sygnał „S10” zezwalający na jazdy pociągowe. Literka „m” w nazwie semafora wskazuje na możliwość dania sygnału manewrowego – Ms2 – jazda manewrowa dozwolona – jazda manewrowa na tor 60
- **E 14^{2m}** – ustawiony z prawej strony toru zdawczego nr 14, wskazuje sygnały „S1” Stój oraz sygnał „S10” zezwalający na jazdy pociągowe. Literka „m” w nazwie semafora wskazuje na możliwość dania sygnału manewrowego – Ms2 – jazda manewrowa dozwolona – wyjazd składów manewrowych z toru nr 14 na tor nr 200 – na bocznicę ZEC Sp. z o.o.

Tarcze manewrowe

Tarcze manewrowe świetlne **Tm 7** , **Tm 8** i **Tm 11** usytuowane z prawej strony torów w rejonie zdawczo – odbiorczym:

- **Tm 7** – ustawiona z prawej strony toru nr 14 obsługiwana przez nastawniczego w okręgu nastawczym „IR 1” – stacji Inowrocław Rąbinek
- **Tm 8** – ustawiona z prawej strony toru nr 12 obsługiwana przez dyżurnego ruchu w okręgu nastawczym „IR” stacji Inowrocław Rąbinek.
- **Tm 11** – ustawiona z prawej strony toru nr 200 obsługiwana przez dyżurnego ruchu w okręgu nastawczym „IR” stacji Inowrocław Rąbinek

Sygnaly dawane świetlnymi tarczami manewrowymi :

- Ms 1 – „Jazda manewrowa zabroniona” – ciągłe światło koloru niebieskiego
- Ms 2 – „jazda manewrowa dozwolona” – ciągłe światło koloru białego

Sygnaly zamknięcia toru

- Na kozłach oporowych : sygnał Z 1 „ stój” dzienny i nocny kreska pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy – na kozłach oporowych na torze 60, 201, 203 , 204
- Na wykolejnicy –
 - ✓ Sygnał Z1wk – „stój , wykolejnica na torze” – jednakowy w dzień i w nocy – na latarni mechanicznej kreska pozioma czarna na tle białek okrągłej tarczy
 - ✓ Sygnał Z2wk – „wykolejnica zdjęta z toru” – jednakowy w dzień i w nocy – na latarni mechanicznej kreska pionowa czarna na tle białej okrągłej tarczy.

Sygnaly drogowe

- Sygnał D 1 „ stój” dzienny : prostokątna czerwona tarcza z białą obwódką – nocny czerwone światło pośrodku nad tarczą .
- Przenośne stosowane do osłonięcia miejsca niebezpiecznego na torze lub dla zabezpieczenia maszyn torowych pozostawionych na postoju przed najechaniem innym taborem
- Na bramach wjazdowych (gdy brama jest zamknięta) umiejscowionych na torze dojazdowym do punktu wyładunkowego i składowisko nr 203 oraz na torze dojazdowym do lokomotywni nr 204.

Wskaźniki ostrzegania;

1. **wskaźnik W6** – oznacza, że należy dać sygnał **Rp1 „Bacność”** (jest to biała trójkątna tablica z czarnym obramowaniem). Wskaźnik ten ustawia się z prawej strony toru w miejscu, gdzie maszynista powinien dać sygnał Rp1 „Bacność”;
2. **wskaźnik W6a** – oznacza, że należy dać sygnał **Rp1 „Bacność”** (jest to biała trójkątna tablica z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego). Wskaźnik ten ustawia się z prawej strony toru przed przejazdami i przejściami kolejowymi wszystkich kategorii;
3. **wskaźnik W7** – oznacza, że należy dać sygnał **Rp1 „Bacność”** dla ostrzeżenia pracujących na torze (jest to biała trójkątna tablica z czarnym obramowaniem i czarną literą „R”), ustawiany przez kierującego robotami torowymi przed miejscem prowadzenia robót na torze ze względu na bezpieczeństwo pracujących ludzi;

Wskaźnik W17; „Wskaźnik ukresu”, słupek biało czerwony - oznacza miejsce przy zbiegających się torach, dokąd tor wolno zająć taborem. Ustawia się go między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów, za wszystkimi rozjazdami.

Sygnal drogowy Krzyż św. Andrzeja – znajdują się przed skrzyżowaniem torów z drogami publicznymi i wewnątrz zakładowymi

Wskaźniki na zwrotnicach („Wz”) rozjazdów zwyczajnych i krzyżowych są następujące:

- **wskaźnik Wz1** "Jazda na wprost": zwrotnica nastawiona w kierunku prostym, dla jazdy na ostrze lub z ostrza (biały prostokąt na czarnym tle. Widoczny zarówno od strony ostrza iglicy, jak i od strony krzyżownicy).
- **wskaźnik Wz2** "Jazda na ostrze": zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, (biała strzała na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca boczny kierunek jazdy).
- **wskaźnik Wz3** "Jazda z ostrza": zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym (biała tarcza okrągła na czarnym tle patrząc od strony krzyżownicy).

Przed wjazdem taboru należy rozjazd sprawdzić na gruncie i w przypadku stwierdzenia usterki zwrotnicy – do czasu jej usunięcia wprowadzić zakaz jazdy manewrowej.

Dla zachowania pełnego bezpieczeństwa jazd manewrowych oraz lepszej widoczności prawidłowości ułożenia dróg przebiegu, na bocznicach ZEC Sp. z o.o. wymagane jest wyposażenie wszystkich rozjazdów w latarnie zwrotnicowe.

Tablice

- Tablica z napisem „**Punkt zdawczo-odbiorczy**” ustawiona na międzytorzu torów 12, 14 przed tarczą manewrową nr 8

2.18. Urządzenia i środki trakcyjne

Bocznicach ZEC Sp. z o.o. nie posiada własnych lokomotyw manewrowych.

Do wykonywania na torach bocznic ZEC Sp. z o.o. manewrów związanych z obsługą wewnętrznych punktów ładunkowych oraz punktu zdawczo odbiorczego ustanowionego na stacji Inowrocław Rąbinek zatrudniono **PUH BAGENTOR Krzysztof Klucz Kasprowicza 11, 88-190 Barcin**, który zgodnie z obowiązującą umową świadczy usługi dla ZEC Sp. z o.o. w zakresie obsługi manewrowej bocznic ZEC Sp. z o.o.- zwany w regulaminie – firmą obsługującą bocznicę ZEC Sp. z o.o.

Na bramach wjazdowych do lokomotywowni są wymalowane tarcze zatrzymania D1 „Stój”, bramy uchylane są do góry (podciągane). Wjazd lokomotywy do budynku lokomotywowni musi być pilotowany przez pracownika drużyny manewrowej lub drugiego maszynistę firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o..

Przed uruchomieniem lokomotywy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o., w budynku garażowym (lokomotywni) należy dokonać całkowitego otwarcia bramy.

Zabrania się uruchamiania lokomotywy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. w budynku lokomotywowni bez otwarcia bramy.

Charakterystyka lokomotywy 409 Da stacjonującej na terenie Bocznic ZEC Sp. z o.o. – będąca własnością firmy obsługującej Bocznicę ZEC Sp. z o.o. – PUH BAGENTOR Krzysztof Klucz Kasprowicza 11, 88-190 Barcin

*Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej
Zakładu Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.
w Inowrocławiu*

| Lp | Typ i seria | Ilość osi | Moc w kW | Maksymalna prędkość | Uwagi PUH BAGENTOR Krzysztof Klucz |
|----|-------------|-----------|----------|---------------------|--|
| 1 | 409 Da | 2 | 180 | 35 km / h | |

➤ Lokomotywa manewrowa firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. w czasie pracy osygnalizowana jest, zgodnie z Instrukcją oprowadzeniu ruchu i sygnalizacji na boczniczy kolejowej - „ZEC-R”, jednym światłem białym po stronie maszynisty.

Lokomotywnia

Znajduje się na torze nr 203 o długości 17 m i szerokości 6 m – posiada jeden kanał o długości 8 metrów.

2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony

Bocznica ZEC Sp. z o.o. nie posiada własnych pojazdów kolejowych.

2.20. Środki łączności

Bocznica ZEC Sp. z o.o. nie posiada osobnej bezpośredniej łączności telefonicznej ze stacją PKP Inowrocław Rąbinek .

Dla porozumiewania się pracowników obsługujących bocznice ZEC Sp. z o.o. z pracownikami PKP PLK SA służy łączność telefoniczna – ogólnie eksploatacyjna .

Bocznica ZEC Sp. z o.o. nie posiada środków radiołączności dla celów manewrowych.

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ ZEC Sp. z o.o., A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

1. Bocznica kolejowa ZEC Sp. z o.o. jest połączona z torami zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. torem dojazdowym 200 przez rozjazd nr 26 .
2. Punkt zdawczo odbiorczy ustanowiony jest na gruncie dzierżawionym od PKP PLK SA i stanowią go tory nr 12 i 14 stacji Inowrocław Rąbinek, skąd lokomotywa boczniczy ZEC Sp. z o.o. są zabierane i podstawiane na wewnętrzne tory ładunkowe boczniczy ZEC Sp. z o.o. lub odwrotnie są podstawiane na tor zdawczy na stacji Inowrocław Rąbinek.
3. W torze dojazdowym 200 wbudowana jest wykolejnicą Wk4 , chroniąca przed zbiegnięciem taboru z boczniczy ZEC Sp. z o.o. na tory stacyjne oraz samowolnym wjazdem składu manewrowego lub lokomotywy z boczniczy ZEC Sp. z o.o. na stację Inowrocław Rąbinek. Wykolejnicą należy do PKP PLK S.A. i jest obsługiwana przez Dyżurnego ruchu stacji Inowrocław Rąbinek.
4. Bocznica ZEC Sp. z o.o. , wyposażona jest w urządzenia ręcznie nastawiane i obsługiwane przez drużynę manewrową firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o..
5. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy bocznice ZEC Sp. z o.o. , a punktem zdawczo – odbiorczym usytuowanym na stacji obsługującej, ustalono jak dla jazd manewrowych z telefonicznym informowaniem się o zamiarze dokonania obsługi torów zdawczo odbiorczych.
6. Ustawiacz lub inny pracownik firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. pod względem

manewrowym przed wyjazdem z bocznicz ZEC Sp. z o.o. w kierunku torów zdawczo – odbiorczych (w kierunku stacji Inowrocław Rąbinek), zgłasza gotowość do jazdy dyżurnemu ruchu stacji Inowrocław Rąbinek. „IR”.

7. Po uzyskaniu zgody i omówieniu pracy manewrowej oraz przygotowaniu drogi jazdy manewrowej z bocznicz ZEC Sp. z o.o. w kierunku stacji Inowrocław Rąbinek , ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. pod względem manewrowym daje polecenie kierującemu maszyniście firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. do jazdy na tor 200 do tarczy manewrowej Tm 11. Dalsza jazda , na tor 12 lub 14 kontynuowana jest po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu IR na TM 11 sygnału „Ms2” „jazda manewrowa dozwolona”
8. Wszelkie ruchy manewrowe na punkcie zdawczo odbiorczym tj. na stacji Inowrocław Rąbinek dozwolone są po omówieniu planu pracy manewrowej z dyżurnym ruchu „IR” i podaniu przez nastawniczego „IR 1 „ lub dyżurnego ruchu „IR” (w zależności od miejsca wykonywania) sygnału Ms2 - „jazda manewrowa dozwolona” . Plan pracy manewrowej z dyżurnym ruchu „IR” omawia ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. pod względem manewrowym, po czym ponownie omawia ją z maszynistą firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.
9. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie bocznicz ZEC Sp. z o.o. dozwolone są tylko na polecenie kierującego manewrami firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. (ustawiacza) i na podstawie podawanych sygnałów ręcznych zgodnych z Instrukcją oprowadzeniu ruchu i sygnalizacji na bocznicz kolejowej - „ZEC-R”,
10. Fakt przygotowania grupy zdawczej na torze zdawczo odbiorczym lub jazdy luzem z torów zdawczo odbiorczych na bocznicę ZEC Sp. z o.o., ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. pod względem wykonywania manewrów zgłasza dyżurnemu ruchu „IR” , który , w przypadku braku przeszkód zezwala na jazdę podając sygnał „Ms2” „Jazda manewrowa dozwolona „ na tarczy Tm 8 lub semaforze E 14 ^{2/m}.

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY ZEC Sp. z o.o.

4.1. Podstawianie pojazdów kolejowych na bocznicę ZEC Sp. z o.o.

1. Bocznicza ZEC Sp. z o.o. nie posiada lokomotywy spalinowej natomiast obsługi dokonuje PUH BAGENTOR Krzysztof Klucz, który lokomotywą obsługuje punkt zdawczo odbiorczy ustanowiony na stacji Inowrocław Rąbinek., tj . dokonuje podstawiania wagonów z bocznicz ZEC Sp. z o.o. na tor zdawczo odbiorczy oraz zabierania wagonów z toru zdawczo odbiorczego na bocznicę ZEC Sp. z o.o.. Podstawianie wagonów na wewnętrzne punkty ładunkowe i zabieranie wagonów z tych punktów ładunkowych wykonują na zlecenie ZEC Sp. z o.o. pracownicy PUH BAGENTOR Krzysztof Klucz-
2. Firma PUH BAGENTOR Krzysztof Klucz – zatrudnia maszynistę , ustawiacza oraz manewrowego – do obsługi bocznicz ZEC Sp. z o.o. .
3. Obsługa bocznicz ZEC Sp. z o.o. musi być prowadzona zgodnie z postanowieniami Regulaminu Technicznego Posterunku Inowrocław Rąbinek. Na tor zdawczy nr 12 przewoźnik może podstawić jednorazowo 34 wagony towarowe a na tor odbiorczy właściciel bocznicz ZEC Sp. z o.o. może podstawić jednorazowo również 34 wagony towarowe.
4. Prace manewrowe na terenie bocznicz ZEC Sp. z o.o. , w zakresie podstawiania wagonów ładownych na punkty ładunkowe i zabierania wagonów próżnych wykonuje drużyna manewrowa PUH BAGENTOR Krzysztof Klucz. – firma obsługująca bocznicę ZEC Sp. z o.o.
5. Organizacja obsługi torów zdawczo odbiorczych nr 12 i 14 należy do obowiązków ustawiacza firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. pod nadzorem i za zgodą

- dyżurnego ruchu stacji Inowrocław Rąbinek.
6. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod nadzorem kierującego manewrami, ustawiacza firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o.
 7. Kierujący manewrami firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. wykonuje pracę samodzielnie lub za pomocą przydzielonych mu manewrowych, którzy razem stanowią drużynę manewrową firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o.
 8. Ustawiacz firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. odpowiedzialny jest za bezpieczne, celowe i terminowe wykonanie pracy manewrowej.
 9. Lokomotywa firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. lub grupa manewrowa może być uruchomiona tylko na podstawie sygnałów przewidzianych Instrukcją o prowadzeniu ruchu i sygnalizacji na bocznicy kolejowej - „ZEC-R”, podanych przez kierującego manewrami, względnie poleceń wydanych na sygnalizatorach w przypadkach przewidzianych w Regulaminie bocznicy ZEC Sp. z o.o..
 10. Przed podaniem sygnału na uruchomienie taboru, kierujący manewrami firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. powinien osobiście przekonać się czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu lub pracowników czy innych osób postronnych. Ponadto powinien sprawdzić czy został podany właściwy sygnał na urządzeniach sygnałowych. W przypadku układania dróg przebiegu dla jazdy manewrowej przez drużynę manewrową ustawiacz firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. powinien osobiście upewnić się o właściwym jej ułożeniu. Podczas wykonywania pracy manewrowej należy posługiwać się sygnałami i przyborami sygnałowymi przewidzianymi w Instrukcją o prowadzeniu ruchu i sygnalizacji na bocznicy kolejowej - „ZEC-R”.
 11. Pracą manewrową lokomotywy manewrowej firmy obsługującej bocznice kieruje ustawiacz firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. Jest on zobowiązany zapoznać maszynistę i podległych mu (przydzielonych do drużyny) manewrowych firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. z planem pracy manewrowej oraz upewnić się o zrozumieniu przez wszystkich wydanych poleceń.
 12. Jeżeli maszynista firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. stwierdzi nieprawidłowość (sytuację) zagrażającą bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub pracowników, zobowiązany jest zatrzymać pracę lokomotyw i o przeszkodzie poinformować kierującego manewrami pracownika firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o..
 13. W czasie wykonywania pracy manewrowej kierujący pracą manewrową firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. powinien zwracać uwagę na:
 - prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykołojnic, szczególnie obsługiwanych ręcznie,
 - bezpieczeństwo innych pracowników i osób przebywających w rejonie wykonywanej pracy,
 - tabor stojący na sąsiednich torach, czy są wolne ukresy,
 - stan taboru przed jego uruchomieniem, czy pod kołami nie znajdują się płozy hamulcowe lub inne przeszkody,
 - sprzęganie i rozsprzęganie taboru tylko na postoju,
 - przestrzeganie instrukcji wewnętrznych bocznicy ZEC Sp. z o.o.,
 14. Ustawiacz firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. w czasie wykonywania pracy manewrowej winien znajdować się w takim miejscu aby był widoczny przez maszynistę i manewrowych tej firmy, a sam ogarniał wzrokiem jak największą część manewrującego taboru. W łuku drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku, nawet wtedy gdy stanowisko maszynisty znajduje się po przeciwnej stronie.
 15. Manewrowy firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. podczas wykonywania pracy manewrowej, powinien się znajdować po tej samej stronie co ustawiacz firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. tak by go widział i sam był widoczny, aby w razie potrzeby mógł powtarzać sygnały podawane przez ustawiacza.
 16. Manewrowy firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. może samodzielnie podawać sygnały manewrowe tylko w przypadku dojeżdżania do składu grupy manewrowej którą ma połączyć lub w celu wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.

17. Maszynista lokomotywy manewrowej firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. zobowiązany jest śledzić, czy:
 - droga przebiegu jest właściwie ułożona,
 - na torze nie pracują ludzie lub nie pozostawiono sprzętu,
 - na sąsiednich torach wagony nie zajmują ukresów,
 - sygnały manewrowe są podawane przez kierującego manewrami,
 - uważnie obserwować wszystkie sygnały i ściśle się do nich stosować.
18. Po wjeździe pociągu na stację Inowrocław Rąbinek na tor 12 z wagonami przeznaczonymi na bocznice ZEC Sp. z o.o. pracownik przewoźnika dostarcza osobiście egzemplarz wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnemu ruchu nastawni „IR” a drugi egzemplarz i listy przewozowe ustawiaczowi firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. (zgodnie z zawartą umową a przewoźnikiem)
19. Wagony z toru nr 12 zabierane są na bocznice ZEC Sp. z o.o. przez drużynę manewrową i lokomotywę firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. pod względem manewrowym. Wjazd lokomotywy firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. na tor zdawczy nr 12 w celu zabrania wagonów oraz wyjazd z toru zdawczego na bocznice może odbyć się po omówieniu pracy manewrowej i otrzymaniu pozwolenia od dyżurnego ruchu stacji Inowrocław Rąbinek.
20. Na tor 14 podstawiane są wagony dla przewoźnika.
21. Przed wjazdem grupy manewrowej z firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. pod względem manewrowym, na tor nr 14 ustawiacz firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Inowrocław Rąbinek, który po omówieniu planu pracy manewrowej zezwala na wyjazd z bocznic ZEC Sp. z o.o. na tor 14
22. Po przygotowaniu pociągu do odjazdu na torze nr 14, pracownik przewoźnika dostarcza wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu i zgłasza pociąg gotowy do odjazdu dyżurnemu ruchu stacji Inowrocław Rąbinek.

4.2. Liczba obsługa i czas ich wykonywania

Obsługa bocznic ZEC sp. z o.o. dokonywana jest operatywnie w miarę przybywania pociągów do stacji PKP PLK S.A. Inowrocław Rąbinek. Częstotliwość obsługa wyznacza również technologia wyładunku wagonów oraz ustaleń pomiędzy przewoźnikami a Bocznicą ZEC Sp. z o.o. .

Bocznica ZEC Sp. z o.o. przystosowana jest do pracy całodobowej.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych

1. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach siły pociągowej tego pojazdu.
2. Bocznica ZEC Sp. z o.o. obsługiwana jest składami całopociągowymi lub pojedynczymi grupami wagonów, a każde podstawianie lub zabieranie wagonów odbywa się na załączonym hamulcu zespolonym.
3. Dla każdego pociągu należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca pociągu nie jest mniejsza od wymaganej.
4. Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) pociągu obliczana się według wzoru:

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

gdzie:

Mo - masa ogólna w tonach,

Pw - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

5. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociąg jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (Mo), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M[^]) i wymaganym procencie masy hamującej (Pw), oblicza się według wzoru:

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

6. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a włączenie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, właściwy dyspozytor może zezwolić na zmniejszenie prędkości pociągu, o ile sytuacja ruchowa na to pozwoli. Dla określenia największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu w takim przypadku należy najpierw obliczyć posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu (PR) według wzoru:

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

Jeżeli części składu pociągu 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 pociągu hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to - jeżeli w części składu pociągu na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej, pochylenia na szlakach nie przekraczają 10% o i część składu pociągu na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu pociągu - rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu pociągu na hamulcach zespolonych.

Uwzględniając największy spadek i wzniesienie 1,8⁰/₀₀ oraz maksymalną prędkość jazd manewrowych – 15 km /h – minimalna masa hamująca składów manewrowych przy ich zabieraniu i podstawianiu na tory zdawczo odbiorcze wynosi 6 % .

W związku z powyższym na terenie boczniczy ZEC Sp. z o.o. bez czynnego hamulca można manewrować składem zestawionego z 15 wagonów , przy składach dłuższych – na każde rozpoczęte 15 wagonów należy obsadzić jeden hamulec ręczny lub dwa hamulce zespolone.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20.0 t/oś.

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Na boczniczy ZEC Sp. z o.o. nie ma ograniczeń co do rozstawu osi skrajnych kursujących wagonów. Biorąc pod uwagę minimalne promienie łuków wynoszące 180 m i dopuszczalny

nacisk taboru na szynę, 20 t/ós, po torach bocznicy ZEC Sp. z o.o. mogą kursować wszystkie typy wagonów dopuszczone do kursowania po torach PKP PLK S.A.

4.6. Ruch lokomotyw podmiotów zewnętrznych po torach bocznicy ZEC Sp. z o.o.

Bocznicą ZEC Sp. z o.o. jest obsługiwana tylko przez lokomotywę firmy obsługującej bocznicę i drużynę manewrową firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. Wjazd lokomotywy przewoźnika kolejowego zasadniczo jest dopuszczony. Stan i parametry torów bocznicy ZEC Sp. z o.o. nie dopuszczają wjazdu Serii lokomotyw : **ST 43/061 DA/ST 44/ M62/ BR 120 / SM 48/ TEM 2 oraz lokomotyw trakcji elektrycznej.**

Ustanowienie punktu zdawczo – odbiorczego na stacji Inowrocław Rąbinek – eliminuje potrzebę wjazdu lokomotyw przewoźnika kolejowego na tory bocznicy ZEC Sp. z o.o.

4.7. Zasady prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych użytkownika bocznicy ZEC Sp. z o.o. po torach zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.

Lokomotywy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. pod względem manewrowym wyjeżdżają na tory stacji PKP PLK S.A. Inowrocław Rąbinek w celu zabrania wagonów z torów zdawczo-odbiorczych oraz wystawiania wagonów na tory zdawczo-odbiorcze, gdzie na torach stacji Inowrocław Rąbinek mogą realizować przejazdy po wszystkich czynnych torach w rejonach nastawczych IR oraz IR 1 stacji PKP PLK Inowrocław Rąbinek.

Warunkiem realizacji takich przejazdów jest posiadanie aktualnych „Zezwoleń” na wyjeżdżanie na tory PKP PLK S.A. w tych rejonach nastawczych stacji Inowrocław Rąbinek wydanych przez PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy.

Każdorazowy wyjazd z bocznicy ZEC Sp. z o.o. na tory PKP PLK oraz powrót na te tory grupy manewrowej musi być uzgodniony z pracownikami posterunków nastawczych PKP PLK. Obowiązują zasady ujęte w § 3 niniejszego regulaminu.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY ZEC Sp. z o.o.

5.1. Podział bocznicy ZEC Sp. z o.o. na rejon manewrowe

Pierwszy rejon manewrowy – jako oddzielny okręg nastawczy – jest punkt zdawczo odbiorczy, ustanowiony na stacji Inowrocław Rąbinek, w którym układanie dróg przebiegu i obsługa urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego dokonywana jest przez dyżurnego ruchu dysponującego Nastawni „IR” i nastawniczego „IR1” PKP PLK SA i obejmuje tory zdawczo odbiorcze nr 12 i 14 oraz tor żeberkowy 60 z rozjazdami 26, 27, 28, 60, 61 i Wk 4.

Wjazd lokomotyw z bocznicy ZEC Sp. z o.o. na ten okręg – tory zdawczo odbiorcze – wymaga uzgodnienia z dyżurnym ruchu. Zezwoleniem na wjazd w ten okręg jest sygnał „jazda manewrowa” dozwolona na tarczy manewrowej Tm 11.

Wyjazd z torów zdawczo odbiorczych na bocznicę ZEC Sp. z o.o. odbywa się po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu „IR” , zezwoleniem jest : z toru nr 12 sygnał „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm 8 , z toru nr 14 sygnał „jazda manewrowa dozwolona „ na semaforze

E 14 ^{2m} . W razie potrzeby wyjazdu lub wjazdu lokomotywy z boczniczy ZEC Sp. z o.o. na i z torów zdawczo odbiorczych nr 12 i 14 od strony nastawni wykonawczej „IR1”, Dyżurny ruchu PKP PLK SA nastawni „IR” wyznacza tor po którym ma się odbyć jazda manewrowa i po omówieniu planu pracy manewrowej z ustawiaczem boczniczy ZEC Sp. z o.o. wydaje polecenie wykonania manewrów nastawniczemu nastawni „IR1”

Drugi rejon manewrowy – teren boczniczy ZEC Sp. z o.o. – jako okręg nastawczy, w którym drogi przebiegu dla jazd manewrowych nastawia się ręcznie. Obejmuje tory i urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego w obrębie grupy torów boczniczy ZEC Sp. z o.o. , tory nr 200, 201, 202, 203, 204 i rozjazdów 201 i 202

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy ZEC Sp. z o.o.

Maksymalna prędkość składów manewrowych na torach zdawczo odbiorczych, torze dojazdowym do boczniczy na pozostałych torach boczniczy **wynosi 15 km/h** oprócz:

- **5 km/h** – przy przetaczaniu wagonów za pomocą pojazdu drogowego oraz podczas pchania wagonów gdy nie ma stopnia na pierwszym pchanym wagonie.
- **3 km/h** Podczas :
 - Dojazdu grupy manewrowej do stojących wagonów
 - W warunkach złej widoczności (mgła , zamieć ulewa)

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Na terenie boczniczy ZEC Sp. z o.o. jak i stacji Inowrocław Rąbinek wszelkie ruchy manewrowe wykonywane mogą być tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.

W uzasadnionych przypadkach , praca manewrowa może być dokonana przy pomocy pojazdu drogowego. Każdorazowo kieruje nią osobiście pracownik posiadający uprawnienia kierownika manewrów,.

5.4. Usytuowanie lokomotywy manewrowej w składzie manewrowym

Lokomotywa manewrowa firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. podczas wykonywania pracy manewrowej na torach boczniczy zasadniczo powinien być usytuowany z czoła lub z końca składu manewrowego w zależności od potrzeb związanych z obsługą boczniczy ZEC Sp. z o.o. W uzasadnionych eksploatacyjnie przypadkach w czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa ta może znajdować się pomiędzy wagonami w czasie jazd po torach boczniczy ZEC Sp. z o.o. pod warunkiem, że przed tą lokomotywą znajdować się będzie nie więcej niż trzy wagony.

Przy jazdach manewrowych grup zdawczych po torach dojazdowych do stacji Inowrocław Rąbinek oraz ze stacji Inowrocław Rąbinek na bocznicę ZEC Sp. z o.o., składy są ciągnięte. Jeżeli zajdzie konieczność pchania składu, względnie cofania, to na czole grupy pchanej musi znajdować się pracownik drużyny manewrowej z przyborami sygnałowymi.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych, lokomotyw

1. Sprzęganie i rozprzęganie taboru, zawieszenie sprzęgów hamulcowych na wsporniki oraz sprzęgów śrubowych na haki w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry, a więc manewrowego czy ustawiacza firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. pod względem manewrowym.
2. Sprzęgi wagonów nieużyte do sprzęgania należy podwieszać na wsporniki, w przypadku rozprzęgania drążkiem sprzęgi nie mogą zwiisać niżej niż 140mm powyżej główki szyny.
3. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania lokomotywy manewrowej z wagonem oraz wagonów między sobą w czasie, gdy lokomotywa manewrowa firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. lub wagony znajdują się w ruchu - sprzęganie i rozprzęganie może odbywać się tylko na postojach.
4. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero o wyjściu pracownika spod taboru.
5. Do obowiązków ustawiacza firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. należy dopilnowanie właściwego skręcenia i rozprzęgnięcia taboru oraz zawieszenie sprzęgów hamulcowych i śrubowych w przypadku dokonywania manewrów przy użyciu lokomotywy.
6. W przypadku odbiegania wagonów podczas dojazdu lokomotywy lub grupy manewrowej należy zabezpieczyć je z przeciwnej strony płozem hamulcowym.

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

Pracę manewrową na bocznicy ZEC Sp. z o.o. wykonuje zespół pracowników złożony z :

- Ustawiacza – kierującego manewrami
- Manewrowego
- Maszynisty obsługującego lokomotywę

Pracownicy są pracownikami PUH BAGENTOR Krzysztof Klucz – zwanej dalej: firmy obsługującej bocznicę.

Drużynę trakcyjną lokomotywy manewrowej firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. stanowi maszynista firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o., który powinien posiadać przy sobie prawo kierowania pojazdem trakcyjnym.

Lokomotywa firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. powinna być wyposażona w gaśnicę ppoż., dwie płozy hamulcowe oraz posiadać niezbędny sprzęt, przybory sygnałowe zgodne z Instrukcją o prowadzeniu ruchu i sygnalizacji na bocznicy kolejowej - „ZEC-R”,

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

1. Do lokomotywy manewrowej firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. przydzielony jest ustawiacz jako kierujący manewrami oraz jeden manewrowy tej firmy.
2. Przystawianie grup manewrowych pomiędzy stacją PKP PLK S.A. Inowrocław Rąbinek , a bocznicą ZEC Sp. z o.o. dokonywane jest lokomotywą manewrową firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. i drużyną manewrową firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.
3. Wszystkie ruchy manewrowe wykonywane są tylko na bezpośrednie polecenie

3. kierującego manewrami (ustawiacza) z firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. Ponoś odpowiedzialność za terminowe i bezawaryjne wykonanie pracy manewrowej.
4. Każdy pracownik drużyny manewrowej firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. powinien być ubrany w odzież ochronną, kask i posiadać przy sobie przybory sygnałowe, jak chorągiewkę sygnałową, gwizdek, a w nocy latarkę sygnałową.
5. Pracownik wykonujący czynności kierownika manewrów (ustawiacz) powinien mieć namalowany na hełmie ochronnym czerwony pas o szerokości 4 cm biegnący przez środek od czoła ku tyłowi.
6. Na terenie boczniczy ZEC Sp. z o.o. dopuszcza się wykonywanie pracy manewrowej przez ustawiacza firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. samodzielnie tj. bez udziału manewrowego.

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

1. Lokalizację przejazdów kolejowo drogowych na terenie boczniczy ZEC Sp. z o.o. i torze dojazdowym do torów zdawczo odbiorczych oraz ich sygnalizowanie wskazano w rozdziale 2.11 niniejszego regulaminu.
2. Manewry przez przejazdy kolejowo drogowe i przejścia niestrzeżone należy wykonywać ze szczególną ostrożnością i po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do jazdy manewrowej. Jazda składów manewrowych lub samej lokomotywy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. przez przejazdy bez rogatek, na terenie boczniczy ZEC Sp. z o.o. może odbywać się z przestrzeganiem następujących zasad:
 - Do drużyny manewrowej firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. należy wnikliwa obserwacja drogi przebiegu dla odbywającej się jazdy manewrowej oraz ruch pojazdów drogowych na drogach dojazdowych do przejazdu
 - Przed przejazdem drogowym należy podawać sygnał „Baczność”
3. Jazdy manewrowe przez przejazd w km 0,855 należy wykonywać według następujących zasad:
 - Pracownik drużyny manewrowej firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. udaje się na przejazd i wstrzymuje ruch kołowy i pieszy
 - Po zatrzymaniu ruchu na przejeździe pracownik drużyny manewrowej firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. podaje w kierunku maszynisty sygnał manewrowy **Rm 1 – „Do mnie”**
 - Przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd drogowy należy podać sygnał „Baczność”
 - Na otrzymany sygnał „Do mnie” maszynista lokomotywy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. uruchamia skład manewrowy – podaje sygnał „baczność” i dokonuje przejazdu przez przejazd. Przez cały czas przejazdu pracownik drużyny manewrowej firmy obsługującej bocznicę pilotuje przejazd.
 - Prędkość jazdy przez przejazd drogowy nie może przekroczyć **5 km / h**
4. **Przejazd obok ramp magazynów i urządzeń ładunkowych, składowisk musi odbywać się przy zachowaniu szczególnej ostrożności oraz z prędkością nie większą niż 5 km/h.**

Drużyna manewrowa firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. obowiązana jest obserwować to i przyległy do niego teren tak, aby w każdej chwili można było grupę manewrową zatrzymać. Obowiązkiem kierującego manewrami firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. jest dopilnować, aby pracownicy zatrudnieni przy za i wyładunku wagonów opuścili je na czas wykonywania manewrów, aby pracownicy zatrudnieni w pobliżu torów usunęli się poza skrajnie, po spełnieniu tych warunków ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. może zezwolić na uruchomienie taboru, podając odpowiedni sygnał.

Ponadto należy uważać, aby żaden z pracowników nie znalazł się między taborem a konstrukcją urządzeń ładunkowych, ładunkiem itp.

5.9. Dozwolona liczba pojazdów kolejowych przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub wyłączenia hamulców zespolonych

Bez obsadzenia hamulców ręcznych lub bez załączenia hamulca zespolonego w jednej grupie można przetaczać maksymalnie 10 wagonów.

Lokomotywa manewrowa firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. powinna przetaczać w granicach jego siły pociągowej.

W czasie wykonywania manewrów, w zależności od wielkości pochylenia toru, długość składu manewrowego może wynosić:

| Na pochyleniu | Bez obsługiwanych Hamulców wagonowych | Przy większych grupach manewrowych skład powinien być obsługiwany : 1 hamulec wagonowy ręczny lub 2 hamulce zespolone na każde rozpoczęte: |
|--------------------------------|---------------------------------------|--|
| W poziomie i pochyleniu do 1 ‰ | 20 wagonów | 20 wagonów |
| Od 1 do 2,5 ‰ , | 15 wagonów | 15 wagonów |
| Od 2,5 do 5 ‰, | 12 wagonów | 12 wagonów |
| Od 5 do 8 ‰ , | 10 wagonów | 10 wagonów |
| Od 8 do 10 ‰ , | 5 wagonów | 5 wagonów |
| powyżej 10 ‰ , | 3 wagony | 3 wagony |

Jeżeli skład ma być hamowany hamulcem zespolonym , wówczas ustawiacz powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców.

Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcami ręcznymi – należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych przy obsadzonych wagonach , obsługując przede wszystkim hamulce wagonów ładownych.

5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek pojazdów kolejowych

W razie potrzeby manewry można wykonywać przy użyciu pojazdu drogowego pod kierownictwem kierującego manewrami z przestrzeganiem poniższych zasad:

- 1) Pojazd drogowy używany do wykonywania manewrów musi być w nienagannym stanie technicznym. Podczas ciągnięcia pojazd ten musi znajdować się na zewnątrz toru.
- 2) Pracowników biorących udział w manewrach, kierujący manewrami firmy obsługującej bocznicę winien zapoznać z planem manewrów oraz zasadami bezpieczeństwa.
- 3) W przypadku przetaczania wagonów na torze o spadku większym niż 2,5 ‰ należy w odpowiedniej odległości (miejscu zatrzymania) od strony spadku założyć na szynę dodatkowy płóz hamulcowy.
- 4) Pracownik rozciągający linę zahacza jej jeden koniec o hak pojazdu drogowego a drugi o hak znajdujący się z boku wagonu. Po wykonaniu tej czynności pracownik usuwa się poza obręb toru na bezpieczną odległość od liny. Po sprawdzeniu że nic nie stoi na przeszkodzie kierujący manewrami daje znak kierowcy pojazdu, że może rozpocząć ciągnięcie wagonu.
- 5) Kierujący manewrami firmy obsługującej bocznicę przed zbliżeniem się do miejsca postoju wagonu zatrzymuje pojazd drogowy a wagon hamuje hamulcem ręcznym lub płozą hamulcową.

- 6) Ciągnięty wagon nie może przekroczyć prędkości **5 km/godz.**
- 7) Ciągniętego wagonu nie wolno rozpędzać. Pojazdem drogowym można ciągnąć tylko jeden wagon.
- 8) Do ciągnięcia wagonu wolno używać liny o długości co najmniej **2,5 m**, nie przetartej i w inny sposób nie uszkodzonej, zakończonej hakiem lub uchem.

Przetaczanie wagonów siłą ludzką na bocznicy ZEC sp. z o.o. jest zabronione.

5.11. Układanie dróg przebiegu dlajazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

W rejonie bocznicy ZEC Sp. z o.o. tj. w rejonie manewrowym nr 2 zwrotnice nastawiane są ręcznie przez drużynę manewrową.

1. Kierownik manewrów firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. przed przystąpieniem do przełożenia zwrotnicy rozjazdu ręcznie nastawianego powinien dokonać jej sprawdzenia. Szczególną uwagę należy zwrócić na stan zamknięć nastawczych i doleganie iglic do opornic.
2. Przystępując do przekładania zwrotnic ręcznie nastawianych wchodzących w drogę przebiegu, kierownik manewrów powinien rozpocząć ich przekładanie od zwrotnicy najdalej położonych i dalej w kierunku grupy manewrowej.
3. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic podczas pracy manewrowej jest odpowiedzialny pracownik który je obsługiwał.
4. Przed daniem polecenia na jazdę manewrową kierownik manewrów firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. powinien upewnić się czy droga została nastawiona właściwie. Po zakończeniu manewrów zwrotnice nastawiane ręcznie należy przełożyć w położenie zasadnicze zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
5. Na stacji Inowrocław Rąbinek – punkt zdawczo odbiorczy – tj. w rejonie manewrowym nr 1 drogi przebiegu w uzgodnieniu z ustawiaczem firmy obsługującej bocznice ZEC Sp. z o.o. nastawia dyżurny ruchu nastawni IR lub nastawniczy Nastawni IR 1.

5.12. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem oraz gospodarka płozami hamulcowymi i ich używanie

- Po zakończeniu manewrów na danym torze, a także w czasie manewrów jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia wagonów (np. w warunkach silnego wiatru), odstawione wagony należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem lub samoczynnym uruchomieniem. Unieruchomienia taboru dokonuje się przez:
 - zgrupowanie wagonów (sprzęgnięcie) i zahamowanie hamulcem ręcznym,
 - przy braku hamulca ręcznego poprzez podłożenie płozów hamulcowych.
- W każdym przypadku po zakończeniu manewrów na danym torze drużyna manewrowa winna sprawdzić zabezpieczenie przed samoczynnym uruchomieniem pozostawione wagony.
- Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem lub przed samoczynnym uruchomieniem należy używać płozów hamulcowych wyłącznie typu kolejowego dla szyn S49, typu PL-1 pomalowanych na kolor czerwony lub uniwersalnych koloru pomarańczowego PL -3. Płozy muszą być odciskane cechę ZEC.
- Płóz hamulcowy wyklada się na główkę szyny pod koło wagonu. Pracownik wykonujący tę czynność winien to robić z największą ostrożnością i musi znajdować

się na zewnątrz toru. W przypadku koniecznym w celu zatrzymania zbiegającego wagonu, płóz wyklada się na szynę /lub dwa płozy na dwa toki szynowe/. Pracownik wykonujący tę czynność winien być zwrócony twarzą do toczącego się taboru i znajdować się na zewnątrz toru oraz wykladać płóz w odległości kilku metrów (zależnie od prędkości toczenia się) od toczącego się wagonu (bezpieczna odległość to 20m). Przy zabezpieczeniu obustronnym wagon stojący zabezpiecza się ze strony przeciwnej tylko na tym samym toku szynowym. Płozów nie wyklada się przed przejazdami, rozjazdami, na tukach toku szynowym zewnętrznym, wywrotnicach, bezpośrednio przed stykami szyn. Płozy spod kół należy wyjmować z największą ostrożnością. Pracownik wykonujący tę czynność winien znajdować się na zewnątrz toru.

- Płozy używane w pracy winny być w dobrym stanie technicznym. Płozów uszkodzonych używać nie wolno.
- Sposób zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem na torach zdawczo-odbiorczych oraz rozmieszczenie płozów hamulcowych, na stacji PKP S.A. Inowrocław Rąbinek, regulują postanowienia odpowiedniej działki regulaminu technicznego tej stacji. Każdy pracownik wyjeżdżający na tory stacji Inowrocław Rąbinek zobowiązany jest wcześniej przyjąć dowodnie za podpisem do wiadomości treść tych działek.
- Odpowiedzialnym za prawidłowe zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem jest kierujący manewrami drużyny, która dokonała odstawienia wagonów.
- Po zakończeniu manewrów płozy powinny zostać pozbierane i złożone na ławach płozowych.

Miejsce znajdowania się płozów hamulcowych.

Płozy na terenie bocznicy ZEC Sp. z o.o. rozmieszczone są na ławach płozowych, po na terenie bocznicy ZEC Sp. z o.o.:

- na stojaku z prawej strony toru nr 203 – za bramą wjazdową - 2 sztuki,
- na stojaku z prawej strony toru nr 203 na wysokości kozła - 2 sztuki ,

Razem 4 sztuk płozów hamulcowych w terenie oraz po dwie na każdej lokomotywie manewrowej.- razem 6 sztuk

Zabezpieczenie wagonów na torach zdawczo odbiorczych.

1. Zabrania się odstawiania na postój wagonów na torach : 200; 201; 202; 204; 60.
2. Na torach 12 i 14 należy dodatkowo zabezpieczyć płozami od strony nastawni IR 1 . Zabezpieczenia dokonuje ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. poprzez zahamowanie hamulca ręcznego oraz wyłożenie płozą hamulcowego.
3. Na torze 203 zabezpieczenie płozami dokonuje obustronnie ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. oraz zahamowuje skrajne wagony hamulcem ręcznym.

Gospodarka płozami hamulcowymi.

- wszystkie płozy hamulcowe muszą być odpowiednie do typu szyn S-49 (płozy typu PL-1 lub uniwersalne PL 3) i powinny być pomalowane na kolor czerwony lub pomarańczowy i odcznowane symbolem ZEC z jednej strony i numerem kolejnym płozu z drugiej strony,
- do eksploatacji zgodnie z potrzebami należy wydać 6 sztuk płozów ponumerowanych kolejno od 1-6 ,
- w przypadku zużycia lub uszkodzenia płozu podlega on wymianie. Płóz wymieniony, nowy należy opisać numerem płozu wycofanego z użytkowania,
- po zakończonej pracy manewrowej wszystkie płozy należy pozierać i rozmieścić na ławach płozowych zgodnie z miejscem ich przeznaczenia,
- za właściwą gospodarką płozami hamulcowymi na Bocznicy ZEC Sp. z o.o. , ich oznaczenie, pomalowanie i wymianą odpowiada brygadzieta zmianowy, który dokonuje ich wymiany po każdorazowym zgłoszeniu przez kierującego manewrami.

6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ ZEC Sp. z o.o.

6.1. Planowanie i organizacja pracy manewrowej

1. Planowanie i organizacja pracy manewrowej na terenie Bocznicy ZEC Sp. z o.o. oparta jest na operatywnym planowaniu oraz właściwym wykorzystaniu środków trakcyjnych. Odpowiedzialnym za należyte zorganizowanie pracy manewrowej w zmianie jest Kierownik Działu Ciepłowni , który wydaje stosowne polecenia kierującym manewrami firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o., określające czas i kolejność wykonania poszczególnych zadań .
2. Bocznicą ZEC Sp. z o.o. stanowi jeden okręg nastawczy. Jazdy manewrowe odbywają się na przebiegi nie zorganizowane, na sygnały ręczne . Wyjątek stanowi obsługa punktów zdawczo odbiorczych , gdzie zostały usytuowane tarcze manewrowe oraz sygnalizatory świetlne (semafony) gdzie obowiązują zezwolenia wydawane za pomocą tych urządzeń sygnalizacyjnych .
3. Pracę manewrową wykonywaną lokomotywą manewrową firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. kieruje osobiście ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o..
4. Podczas wykonywania pracy manewrowej należy ściśle przestrzegać postanowień niniejszego regulaminu oraz Instrukcji oprowadzeniu ruchu i sygnalizacji na bocznicę kolejowej - „ZEC-R”,
5. Prędkość jazd manewrowych na poszczególnych torach oraz torach ładunkowych określona w pkt. 5.2. niniejszego regulaminu, nie może być w żadnym przypadku przekroczona
6. Ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. obowiązany jest zapoznać maszynistę lokomotywy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. i podległych manewrowych w bezpośredniej ustnej rozmowie z planem pracy manewrowej.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Bocznicą ZEC sp. z o.o. zabiera z torów zdawczo-odbiorczych, do rozładunku, wagony z węglem i produktami stałymi węglowodnikami, itp. na wyładowanie, a także wagony próżne pod załadunek , w grupach stanowiących część składu pociągowego przybyłego na stację Inowrocław Rąbinek lub wagonów będących już na tej stacji. Następnie na torach bocznicy ZEC Sp. z o.o. formuje z tych wagonów składy pociągowe. Składy te przesyłane są jako

grupy zdawcze na tory zdawczo - odbiorcze stacji Inowrocław Rąbinek .

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznicach ZEC Sp. z o.o. należy:

- przyjęcie wagonów od przewoźnika i zabieranie ich z torów zdawczo-odbiorczych na punkt rozładunkowy i załadunkowy bocznic ZEC Sp. z o.o.,
- obsługa poszczególnych punktów ładunkowych,
- formowanie grup zdawczych na torach bocznic ZEC Sp. z o.o.,
- przestawianie grupami zdawczymi wagonów z torów bocznic ZEC Sp. z o.o. na tory zdawczo- odbiorcze i przygotowanie ich do zdania przewoźnikowi kolejowemu,
- wykonywanie innych prac manewrowych w zależności od zaistniałych potrzeb.

Podstawianie i zabieranie wagonów z punktów ładunkowych należy dokonywać w porozumieniu z pracownikiem odpowiedzialnym za pracowników zatrudnionych na tym punkcie ładunkowym

O wszelkich przyczynach , które uniemożliwiają obsługę punktu ładunkowego (brak skrajni , uszkodzenie wagonu , niewłaściwy załadunek itp.) ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. natychmiast powiadamia Kierownika Działu Energetycznego.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic ZEC Sp. z o.o.

Organizacja czynności ładunkowych należy do wyznaczonych pracowników Zakładu Produkcyjnego Inowrocław, którzy mają obowiązek:

1. Wykonywania wyładunku w określonych terminach.
2. Dokonywania właściwego załadunku wagonów.
3. Nadzorować pracę i osobiste bezpieczeństwo zatrudnionych robotników przy czynnościach ładunkowych wykonywanych urządzeniami mechanicznymi, przestrzegając przy tym następujących zasad:
 - nie wolno ustawiać się pracownikom pod zawieszonym ciężarem,
 - nie wolno poprawiać lin lub uchwytów w czasie podnoszenia, przenoszenia lub opuszczania ciężaru,
 - nie wolno wchodzić na zawieszony ciężar,
 - przed każdorazowym rozpoczęciem prac ładunkowych należy sprawdzić stan techniczny przyborów ładunkowych i lin,
 - nie wolno dopuszczać do posługiwania się przyborami i linami uszkodzonymi, nasuwającymi podejrzenie niebezpieczeństwa przy dalszym ich użytkowaniu.
4. Podczas wykonywania czynności ładunkowych nie należy dopuścić do:
 - nieprawidłowego wiązania lin na haku,
 - obciążania lin ponad ustalone normy obciążenia,
 - nieprawidłowego rozwijania i zwijania lin, powodującego tworzenie się pętli i ich uszkodzenie,
 - łączenia ze sobą lin o różnych przekrojach i wytrzymałości,
 - stosowania niewłaściwych materiałów do opasania przedmiotów przy dźwiganiu.
5. Niezależnie od powyższych postanowień podczas dokonywania czynności ładunkowych należy:
 - przed podstawieniem lub zabieraniem wagonów na/z punkty ładunkowe dopilnować, aby usunięte były urządzenia ładunkowe z wagonów i torów,
 - dopilnować, aby wagony podstawione pod za/wyładunek zabezpieczone były przed przemieszczeniem podczas prac ładunkowych,

- dopilnować, aby przy wyładunku na placie przyległe do torów materiały składowane były w odpowiedniej odległości,
- dopilnować, aby po wyładunku wagony były czyste, ruchome części wagonu założone na właściwe miejsca, zaś burty i drzwi pozamykane (dotyczy to również włazów w dachach i wywietrzników wagonów krytych),
- pouczyć robotników zatrudnionych przy przetaczaniu wagonów siłą ludzką o zachowaniu środków ostrożności, sprawować stały nadzór podczas takiego sposobu przetaczania oraz wykonywać wszelkie polecenia kierującego taką pracą manewrową ustawiacza firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.,
- zgłaszać swoim przełożonym o wszelkich trudnościach i przeszkodach, które mogą mieć wpływ na opóźnienie za/wyładunku oraz o zaistniałych zdarzeniach podczas pracy,
- należyście wykorzystać urządzenia ładunkowe i sprzęt oraz dopilnować ich właściwego utrzymania,
- należyście wykorzystać wagony przy ich załadunku,
- zabezpieczyć ładunek od przesunięcia i równomiernie rozłożyć na podłodze wagonu,
- przestrzegać obowiązujących przepisów porządkowych, bhp, przeciwpożarowych i postanowień wynikających z niniejszego regulaminu.

6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

Szczególną ostrożność należy zachować w warunkach złej widzialności na wszystkich torach. Prędkość jazd manewrowych w takich warunkach należy **ograniczyć do 3 km/h**.

W warunkach złej widzialności ruchy taboru po torach bocznicowych należy ograniczyć do prędkości bezpiecznej stosownie do warunków widzialności. Maszynista lokomotywy oraz drużyna manewrowa firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. powinna zachować jak największą ostrożność, nie wychylać się, nie przebywać na stopniach taboru od strony budowli oraz zwracać uwagę na ludzi znajdujących się w sąsiedztwie torów.

W okresie przygotowania boczniczy ZEC Sp. z o.o. do zimy, powinny być wykonywane roboty związane zabezpieczeniem stałych urządzeń kolejowych przed skutkami opadów śnieżnych i mrozów, a w szczególności:

- przygotowanie urządzeń rozładunkowych,
- wykonywanie niezbędnych odwodnień stałych i prowizorycznych rowów odwadniających,
- oczyszczenie urządzeń odwadniających /studzienek/ i naprawy odwodnienia torów i rozjazdów,
- dostarczenie na wyznaczone miejsca odpowiedniej ilości piasku do posypywania rejonów objętych manewrami, dróg dojazdu do miejsc i stanowisk pracy.

6.5. Ważenie wagonów

Bocznicza ZEC Sp. z o.o. nie posiada własnej wagi wagonowej . W razie potrzeby ustalenia masy przesyłki – ważenia można dokonać po uzgodnieniu z PKP Cargo S.A. na wadze wagonowej znajdującej się na stacji Inowrocław.

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

W czasie wykonywania pracy manewrowej drużyna manewrowa i inni pracownicy powinni niezależnie od postanowień szczegółowych zachować ogólne zasady bezpieczeństwa osobistego, a mianowicie:

1. Pracownicy zespołu kolejowego powinni wykonywać pracę tylko w odpowiednim ubraniu ochronnym i ostrzegawczym oraz w kaskach ochronnych przewidzianych odpowiednimi przepisami BHP obowiązującymi na terenie firmy.
2. Bez nadzoru kierownika manewrów firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. nie wolno wykonywać żadnych ruchów manewrowych pojazdem kolejowym.
3. Podczas wchodzenia pomiędzy pojazdy kolejowe, należy schylić się pod zderzakiem, następnie przekroczyć szynę trzymając się uchwyty. Wychodzi się z pomiędzy pojazdów kolejowych identycznie.
4. Sprzęganie pojazdów kolejowych w czasie ruchu pojazdu kolejowego jest surowo zabronione. Czynność tę można wykonać po zatrzymaniu manewrującego pojazdu kolejowego.
5. Nie wolno chwycić sprzęgu taborowego za jego część końcową, lecz przy nakrętce. Sprzęg szybko zarzucić na hak i natychmiast cofnąć ręce.
6. Po sprzęgnięciu lub rozsprzęgnięciu niezwłocznie wyjść z pomiędzy pojazdów kolejowych.
7. Pracownicy drużyny manewrowej nie mogą wskakiwać na stopień lub zeskakiwać ze stopnia pojazdu kolejowego będącego w ruchu.
8. Nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi stojącymi, będącymi w ruchu, po zderzakach i sprzęgach.
9. Chodzić należy po międzytorzach lub obok toru. Przed każdym wejściem na tor przy jego przechodzeniu należy zwracać uwagę czy nie zbliża się pojazd kolejowy.
10. Przechodzić przed stojącymi pojazdami kolejowymi w odległości nie mniejszej niż 10 m.
11. Przed jadącymi pojazdami kolejowymi nie wolno wchodzić na tor.
12. Pracownicy zespołu kolejowego muszą stosować się do wszystkich rygorów i zasad bezpieczeństwa pracy, jakie obowiązują na bocznicę ZEC Sp. z o.o.,
13. Każdy pracownik odpowiedzialny jest bezpośrednio za zachowanie bezpieczeństwa osobistego przy poruszaniu się po torach podczas wykonywania ruchu kolejowego.

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie pojazdów kolejowych na punkcie zdawczo - odbiorczym

1. Obsługa spedycyjna związana z przyjmowaniem i nadawaniem przesyłek wagonowych przez bocznicę ZEC Sp. z o.o. jest dokonywana przez pracowników przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę ZEC Sp. z o.o..

2. Wagony próżne lub ładowne przeznaczone na bocznicę ZEC Sp. z o.o. są zasadniczo przekazywane na torach nr 12 i 14 stacji PKP PLK SA stacji Inowrocław Rąbinek .
3. Przekazywania wagonów ze strony Przewoźnika lub innego podmiotu obsługującego bocznicę ZEC Sp. z o.o. dokonuje pracownik tych firm na podstawie Wykazu zdawczego. Dla potrzeb obsługi bocznicy, biorąc pod uwagę technologię wyładunku i załadunku, pozwalającą na szybkie zdawanie składów w niezmienionym zestawieniu wykazy zdawcze są również podstawą do przyjęcia wagonów z punktu ładunkowego. Natomiast ze strony bocznicy wagony przyjmuje przedstawiciel bocznicy.
4. Przekazywanie wagonów po rozładunku odbywa się na stacji Inowrocław Rąbinek na torach wskazanych w pkt. 2.3, Podstawą przekazania jest Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania, a stronami potwierdzającymi są ekspedytor ze strony bocznicy i odprawiacz pociągów (wyznaczony pracownik) ze strony przewoźnika lub innego podmiotu obsługującego bocznicę.
5. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w stanie przekazywanych wagonów, należy ten fakt odnotować we wszystkich egzemplarzach Wykazów lub Zawiadomień potwierdzić podpisem przedstawicieli obu stron.
6. Sprawdzenie i przyjęcie wagonów powinno być przeprowadzone sprawnie i szybko tak, aby postój wagonów w tym czasie był jak najkrótszy, ażeby wagony możliwie szybko mogły być zabrane z torów zdawczo-odbiorczych do podstawienia na punkty za i wyładunkowe.
7. Prawidłowe sprzęgnięcie wagonów w grupie zdawczej po rozładunku jest obowiązkiem drużyn manewrowych bocznicy ZEC Sp. z o.o..
8. Ustawiacz jest zobowiązany do sprawdzenia czy wagony po rozładunku nie posiadają widocznych uszkodzeń, które zagrażałyby bezpieczeństwu ruchu.
9. Sprawdzenia stanu wagonów należy dokonać na torach kierunkowych przed wyjazdem z bocznicy ZEC Sp. z o.o..
10. Po zestawieniu grupy zdawczej na torze kierunkowym, ustawiacz jest odpowiedzialny za przeprowadzenie uproszczonej próby hamulca zespolonego grupy zdawczej przed wyjazdem na tor łącznikowy.
11. Grupy manewrowe jadące torami dojazdowymi do i ze stacji PKP PLK S.A. Inowrocław Rąbinek muszą mieć włączony hamulec zespolony niezależnie od długości składu grupy zdawczej.
12. Upoważnienie do załatwiania spraw ekspedycyjnych posiada wyznaczony pracownik bocznicy ZEC Sp. z o.o. – Kierownik Działu Energetycznego, a w przypadku jego nieobecności – wyznaczony pracownik ZEC Sp. z o.o..

7.2. Reklamacje w stosunku do odbierającego tabor kolejowy

Czynności reklamacyjne w stosunku do odbierającego tabor kolejowy mają swoją podstawę tylko wówczas, gdy zostaną dopełnione wcześniej wymogi prawidłowego wypełnienia druków „Wykazów zdawczych” i „Zawiadomień” oraz o ile druki te będą zawierały komplet podpisów pracowników bocznicy i przewoźnika.

8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

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 całego procesu przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia lub wypadku, mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych

8.1. Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych

Na boczniczy ZEC Sp. z o.o. **nie przewiduje się przewozu, za lub rozładunku pojazdów kolejowych z towarem niebezpiecznym.** W przypadku wykonywania usługi dla innego podmiotu maszynistę i drużynę manewrową obowiązują postanowienia regulaminu boczniczy obsługiwanej z wcześniejszym przeprowadzeniem autoryzacji.

Za przekroczoną skrajnię ładunkową uważa się przedmiot, który:

- po załadunku na wagon niekryty ustawiony na torze prostym i poziomym nie mieści się w obowiązującej skrajni ładunkowej,
- załadunku na wagon ustawiony na torze prostym i poziomym mieści się w skrajni ładunkowej lecz podczas znajdowania się wagonu na torze w łuku wystaje na szerokość poza skrajnię,
- jako podstawowy promień łuku przyjmuje się $R=250$,
- nie zachowuje wymaganych odstępów od skrajni określonych w obowiązujących tabelach ładowania.

W przypadku podjęcia działalności związanej z przewozem materiałów niebezpiecznych Spółka musi spełniać wszystkie warunki, które określa regulamin RID, a stosowne postanowienia i regulacje w tym zakresie należy wpisać do regulaminu boczniczy.

9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY ZEC Sp. z o.o., PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO

9.1. Warunki ogólne

Utrzymanie infrastruktury kolejowej ZEC Sp. z o.o. ujętej w pkt. 2.4 i 2.7 podlegają utrzymaniu i konserwacji przez posiadacza boczniczy ZEC Sp. z o.o..

Utrzymanie infrastruktury kolejowej polega na:

1. utrzymaniu ich w granicach ustalonych norm i warunków technicznych,
2. zapewnieniu odpowiednio długich okresów pracy wszystkich elementów nawierzchni i torów,
3. zapobieganiu powstawaniu usterek,
4. usuwaniu przyczyn wszelkich niesprawności torów.

Do utrzymania torów i poszczególnych urządzeń kolejowych na boczniczy ZEC Sp. z o.o., posiadacz boczniczy obowiązany jest wyznaczyć pracownika z kwalifikacjami wymaganymi do

wykonywania tych czynności zgodnie z Rozporządzeniem ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 stycznia 2015 r. poz. 46).

Okresowe sprawdzanie torów, rozjazdów i urządzeń s.r.k. należy do użytkownika boczniczy ZEC Sp. z o.o.. Właściciel/użytkownik boczniczy może zlecić wykonywanie tych czynności a także badanie boczniczy osobom lub instytucjom posiadającym odpowiednie kwalifikacje wymagane prawem budowlanym

9.2. Rodzaje remontów

Tory kolejowe są remontowane według następującego systemu:

1. utrzymanie bieżące i konserwacje;
2. naprawy okresowe na podstawie przeglądów okresowych;
3. remonty inne na podstawie przeglądów specjalnych.

9.3. Zachowanie środków ostrożności w czasie wykonywania robót przy utrzymaniu torów

Przed przystąpieniem do wykonywania robót torowych związanych z utrzymaniem i naprawą nawierzchni kolejowej kierujący robotami (toromistrz) obowiązany jest:

- uzgodnić zamknięcie z Kierownikiem Działu Energetycznego a w przypadku robót na torze dojazdowym 200 – z dodatkowo z Dyżurnym Ruchu Stacji Inowrocław Rąbinek
- należycie osłonić miejsce robót przez wystawienie w osi toru przenośnej tarczy zatrzymania **D 1 „STÓJ”** w odległości 100 m od przeszkody, (jeżeli brak jest tej odległości to bezpośrednio za ukresem rozjazdu prowadzącego na dany tor);
- zwrotnicę prowadzącą na tor, gdzie prowadzone są roboty należy ustawić w położeniu ochronnym;
- wszelkie prace związane z konserwacją i remontem toru należy wykonać w oparciu o wymogi prawa budowlanego i Instrukcji wewnętrznych obowiązujących na boczniczy ZEC Sp. z o.o..
- po zakończeniu robót kierujący robotami (toromistrz) obowiązany jest sprawdzić stan torów i skrajni taboru oraz zgłosić zakończenie robót Kierownikowi Działu Transportu i Zaopatrzenia lub dodatkowo Dyżurnemu Ruchu Stacji Inowrocław Rąbinek i usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót oraz zbędnych przedmiotów z toru i terenu przyległego.

Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót dozwolone jest po całkowitym zakończeniu robót oraz po sprawdzeniu stanu toru i skrajni, i należy do obowiązków pracownika wystawiającego.

Nad bezpieczeństwem pracowników wykonujących prace torowe czuwa prowadzący roboty kierownik robót. Przy przewidzianym zamknięciu toru przenośną tarczą zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nieprzewidziane zamknięcie toru jest na torze komunikacyjnym – dojazdowym do boczniczy ZEC Sp. z o.o., posiadacz boczniczy ZEC Sp. z

o.o. ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie dyżurnego ruchu stacji Inowrocław Rąbinek „IR” oraz podmioty obsługujące bocznicę ZEC Sp. z o.o..

9.4. Oględziny zewnętrzne oraz konserwacja rozjazdów

Oględziny zewnętrzne rozjazdu, czyszczenie i smarowanie części trących zwrotnic, bieżące dokręcanie śrub i wkrętów dokonuje się zgodnie z Instrukcjami wewnętrznymi boczniczy ZEC Sp. z o.o. . Powyższe czynności można zlecić podmiotowi zewnętrznemu, który wykona to pracownikiem posiadającym odpowiednie kwalifikacje.

Pracownik ten sprawdza stan zwrotnic, a wynik tego sprawdzenia wpisuje do Dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku stwierdzenia usterek dokonuje odpowiedniego zapisu przystępuje do ich usunięcia.

Usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego należy natychmiast odpowiednio ostonić, odpisać i powiadomić Kierownika Działu Transportu .

9.5. Nadzór techniczny nad utrzymaniem torów i rozjazdów oraz ich okresowe sprawdzanie

Nadzór techniczny nad utrzymaniem toru i jego okresowe sprawdzanie należy do obowiązków właściciela boczniczy ZEC Sp. z o.o..

10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY ZEC Sp. z o.o..

10.1. WARUNKI BHP

Każdy pracownik firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. zatrudniony w transporcie kolejowym na boczniczy ZEC Sp. z o.o. musi znać przepisy i instrukcje wewnętrzne boczniczy ZEC Sp. z o.o. w zakresie BHP obowiązujące na zajmowanym stanowisku.

Pracownicy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. są obowiązani przestrzegać postanowień regulaminu pracy boczniczy kolejowej ZEC Sp. z o.o., przepisów i instrukcji wewnętrznych boczniczy ZEC Sp. z o.o. oraz stosować odpowiednie środki zapewniające właściwe warunki BHP w zakładzie i na stanowiskach pracy.

Odpowiedzialnym za stan BHP w zakładzie jest Prezes Zarządu boczniczy ZEC Sp. z o.o. a pośrednio Kierownicy poszczególnych komórek organizacyjnych.

Pracodawca w szczególności zobowiązany jest:

- organizować pracę w sposób zapewniający bezpieczne i higieniczne warunki pracy,
- zapewnić przestrzeganie w zakładzie pracy przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, wydawać polecenia usunięcia uchybień w tym zakresie oraz kontrolować wykonanie tych poleceń,
- zapewniać wykonanie nakazów, wystąpień, decyzji i zarządzeń wydawanych przez organy nadzoru nad warunkami pracy,
- zapewniać wykonanie zaleceń społecznego inspektora pracy,

Czynniki wpływające na bezpieczeństwo pracy:

1. przydatność i wymagania pod względem zdrowia,
 - kwalifikacje (szkolenie fachowe, egzaminy służbowe, szkolenie z zakresu BHP,
 - stosowanie właściwych metod pracy,
 - wyposażenie pracowników we właściwą odzież roboczą, ochronną i sprzęt ochrony osobistej,
 - ład i porządek w miejscu pracy,
 - środki techniczne (oświetlenie pomieszczeń i terenu zakładu, wentylacja),
 - warunki atmosferyczne,
2. podczas wykonywania czynności związanych z transportem kolejowym, bezpieczeństwo uzależnione jest od stosowania właściwych zasad przy:
 - przechodzeniu przez tory wolne od taboru,
 - przechodzeniu przez tory zastawione taborom,
 - sprzęganiu i rozprzęganiu taboru,
 - jeździe na stopniach pojazdów kolejowych i lokomotyw,
 - postugiwaniu się płozami hamulcowymi,
 - przekładaniu zwrotnic,
 - zabezpieczaniu przed samowolnym uruchomieniem się taboru,
3. Właściwego omówienia planu pracy i stosowaniu prawidłowych sygnałów.

10.2. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

W razie zaistnienia pożaru – pracownik, który zauważył ogień zobowiązany jest postąpić według obowiązującego w zakładzie - "Regulaminu ochrony przeciwpożarowej" wprowadzonego zarządzeniem wewnętrznym i w miarę możliwości przystąpić natychmiast do gaszenia pożaru w zarodku wszystkimi dostępnymi środkami.

10.3. WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY ZEC Sp. z o.o.

Pracownicy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. zatrudnieni przy obsłudze lokomotyw, wykonywaniu pracy manewrowej na boczniczy ZEC Sp. z o.o. przy użyciu lokomotyw oraz przy utrzymaniu torów i rozjazdów muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia oraz egzaminy kwalifikacyjne na właściwe stanowisko (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowiska bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe – Dz. U. z r. 2004 Nr 212 poz. 2152 z późniejszymi zmianami , Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r., w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., z późn. Zm.), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 8 listopada 2019 w sprawie Licencji maszynisty(Dz.U. z 2019 r. poz. 2373) – dotyczy maszynistów oraz Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych

rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 stycznia 2015 r. poz. 46); – dotyczy pozostałych stanowisk;

Wymogi pod względem egzaminów kwalifikacyjnych:

1. Drużyny trakcyjne;
 - maszynista; egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty,
2. Drużyny manewrowe:
 - ustawiacz; egzamin kwalifikacyjny na ustawiacza
 - manewrowy; egzamin kwalifikacyjny na manewrowego
3. Obsługa posterunku nastawczego:
 - nastawniczy; egzamin kwalifikacyjny na nastawniczego
4. Konserwacja i utrzymanie urządzeń srk:
 - automatyk; egzamin kwalifikacyjny na automatyka
5. Ponadto pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym podlegają w okresach 4-letnich egzaminom okresowym przed Komisją, której przewodniczącego powołuje Dyrektor Oddziału UTK (Podstawa prawna – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowiska bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe – Dz. U. z r. 2004 Nr 212 poz. 2152 z późniejszymi zmianami – dotyczy maszynistów oraz Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 stycznia 2015 r. poz. 46) – dotyczy pozostałych stanowisk;

10.4. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW

Każdy pracownik firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. zatrudniony w transporcie kolejowym podlega pouczeniom okresowym z zagadnień eksploatacji pojazdów kolejowych, inżynierii ruchu i ekspedycyjno-przewozowych, w zależności od zajmowanego stanowiska i wykonywanych czynności. Dla każdego pracownika należy założyć rejestr egzaminów.

Dla udokumentowania szkoleń okresowych, upoważniony pracownik, dla każdej grupy pracowników zaprowadza (na każdy rok kalendarzowy) oddzielne wykazy pracowników podlegających pouczeniom oraz dzienniki pouczeń (wzory druków określono w wewnętrznej instrukcji boczniczy ZEC Sp. z o.o.), w których instruktor przeprowadzający pouczenia odnotowuje obecność pracowników na pouczeniach oraz tematykę omawianych zagadnień. Do przeprowadzania szkoleń okresowych z pracownikami związanych z transportem kolejowym na boczniczy ZEC Sp. z o.o., należy zatrudnić instruktorów o wysokich kwalifikacjach zawodowych i znajomości zagadnień fachowych, można te czynności powierzyć również wyróżniającym się pracownikom pracodawcy o równorzędnych kwalifikacjach.

10.5. BADANIA OKRESOWE

Pracownicy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. zatrudnieni w transporcie kolejowym na bocznicach podlegają badaniom okresowym oraz ocenie zdolności fizycznej i psychicznej w następujących terminach (Podstawa prawna – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z

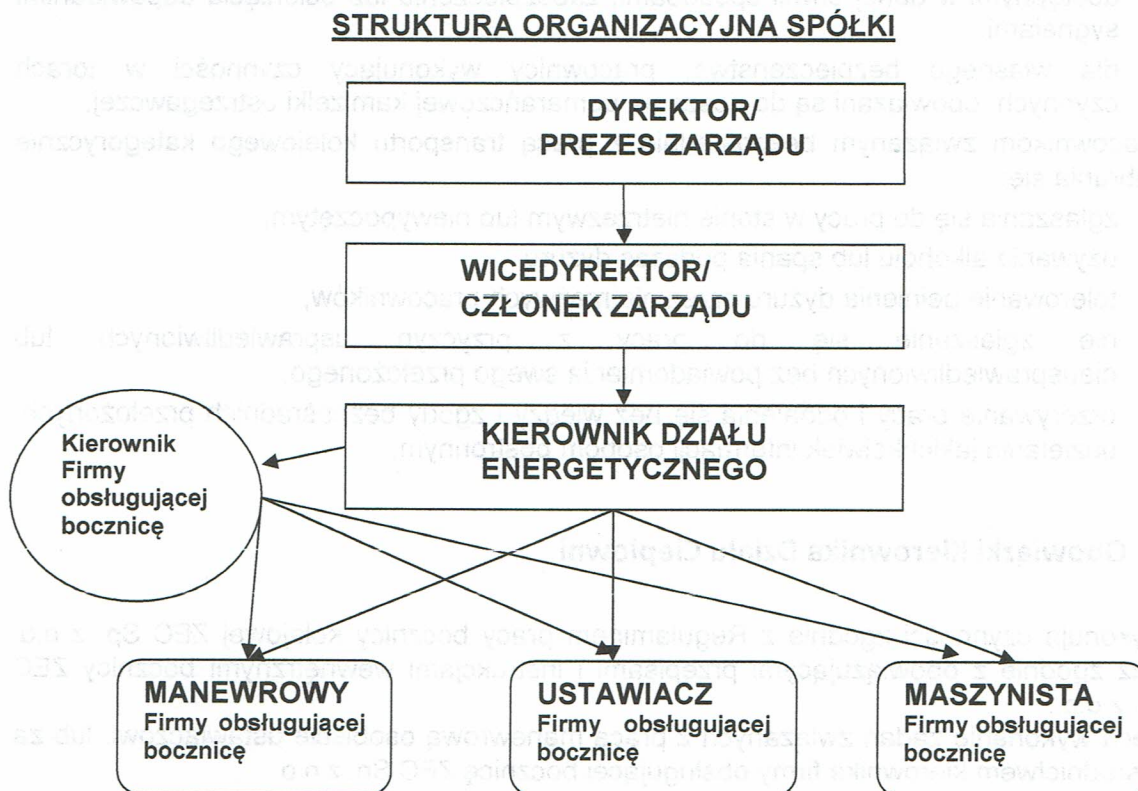
dnia 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowiska bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe – Dz. U. z r. 2004 Nr 212 poz. 2152 z późniejszymi zmianami – dotyczy maszynistów oraz Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 stycznia 2015 r. poz. 46) – dotyczy pozostałych stanowisk);

1. maszynista/pomocnik maszynisty
 - co 2 lata /do 50 lat/.
 - co rok po ukończeniu 50 roku życia,
2. Ustawiacz (kierujący manewrami):
 - raz w roku /bez względu na wiek/.
3. Manewrowy:
 - raz w roku /bez względu na wiek/.
4. Nastawniczy:
 - raz na dwa lata
5. Automatyk
 - raz na dwa lata

Uwaga:

Niezależnie od określonych wyżej terminów badań okresowych lekarz dokonujący badań może przyspieszyć termin następných badań. Do zaleceń lekarza zakład pracy musi się zastosować.

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY ZEC Sp. z o.o.



Stanowiska pracy związane bezpośrednio z realizowanym na bocznicie ZEC Sp. z o.o. ruchem kolejowym.

11.1. Wspólny Zakres Kompetencji

1. Wszyscy pracownicy związani z pracą transportu kolejowego firmy obsługującej bocznicę obowiązani są:
 - posiadać odpowiednią kategorię zdrowia,
 - posiadać złożone i udokumentowane wymagane egzaminy na zajmowane stanowisko,
 - bezwzględnie uczęszczać na szkolenia okresowe i poddawać się egzaminom przed właściwymi komisjami,
 - bezwzględnie poddawać się okresowym badaniom lekarskim, zdrowotnym i psychofizycznym,
 - znać dokładnie i szczegółowo przestrzegać ogólne warunki obsługi bocznic, warunki bezpieczeństwa ruchu i pracy manewrowej,
 - znać dokładnie i przestrzegać postanowienia wewnętrznych instrukcji obowiązujących na bocznicie ZEC Sp. z o.o., przepisy BHP, porządkowe i p. pożarowe oraz dotyczące zachowania tajemnicy państwowej i służbowej,
 - chronić mienie Zakładu (Spółki), jak również mienia powierzonego do przewozu, przed umyślnym niszczeniem lub uszkodzeniem,
 - zwracać uwagę na zagwarantowanie bezpieczeństwa osób postronnych, znajdujących się na torach zasadnie lub przypadkowo,
 - w przypadku zauważenia uszkodzenia sygnalizatorów, torów lub innych urządzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu – do niezwłocznego spowodowania, wszelkimi dostępnymi w danej chwili sposobami, zabezpieczenia lub osłonięcia odpowiednimi sygnałami,
 - dla własnego bezpieczeństwa, pracownicy wykonujący czynności w torach czynnych, obowiązani są do noszenia pomarańczowej kamizelki ostrzegawczej.
2. Pracownikom związanym bezpośrednio z pracą transportu kolejowego kategorię zabrania się:
 - zgłaszania się do pracy w stanie nietrzeźwym lub niewypoczętym,
 - używania alkoholu lub spania podczas dyżuru,
 - tolerowania pełnienia dyżuru przez nietrzeźwych pracowników,
 - nie zgłaszania się do pracy z przyczyn usprawiedliwionych lub nieusprawiedliwionych bez powiadomienia swego przełożonego,
 - przerywania pracy i oddalania się bez wiedzy i zgody bezpośrednich przełożonych, udzielania jakichkolwiek informacji osobom postronnym,

11.2. Obowiązki Kierownika Działu Ciepłowni

1. Wykonuje czynności zgodnie z Regulaminem pracy bocznic kolejowej ZEC Sp. z o.o. oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami i instrukcjami wewnętrznymi bocznic ZEC Sp. z o.o..
2. Zleca wykonanie zadań związanych z pracą manewrową osobiście ustawiaczowi, lub za pośrednictwem kierownika firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o..
3. Jest odpowiedzialny za dopilnowanie przestrzegania przez podległych pracowników

- dyscypliny pracy, postanowień niniejszego Regulaminu, przepisów BHP i przepisów poż. oraz przepisów porządkowych.
4. Utrzymanie w stanie aktualności zbioru instrukcji obowiązujących na bocznicach oraz Regulaminu Pracy Boczniczy Kolejowej ZEC Sp. z o.o.
 5. Załatwianie spraw ekspedycyjnych u ekspedytorów przewoźników .
 6. Niezwłoczne zgłoszenie dyżurnemu ruchu stacji obsługującej o wszelkich powstałych na bocznicach zdarzeniach na bocznicach ZEC Sp. z o.o. związanych z transportem kolejowym.
 7. Udział w pracach wszystkich komisji powypadkowych ustalających przyczyny i okoliczności zdarzeń zaistniałych na terenie bocznic ZEC Sp. z o.o..
 8. Organizacja pracy bocznic ZEC Sp. z o.o. w warunkach zimowych.
 9. Dopilnowanie terminowego obrotu wagonów.
 10. Sprawdzanie zdadności wagonów po rozładunku i załadunku do przekazania przewoźnikowi kolejowemu.
 11. Kompletowanie dokumentacji bocznicowej dotyczącej przyjętych i przekazanych wagonów przewoźnikom kolejowym.
 12. Dokonuje wszelkich uzgodnień z przewoźnikami w zakresie obsługi bocznic ZEC Sp. z o.o..
 13. Nadzoruje prawidłowe prowadzenie dokumentacji eksploatacyjnej – książki stanu toru, dziennika oględzin rozjazdów, książki obiektów budowlanych i książki ekspedycyjnej.
 14. Prowadzenie ewidencji szkoleń , egzaminów i badań lekarskich pracowników związanych z transportem kolejowym
 15. Dopilnowanie terminowego prowadzenia przeglądów urządzeń torowych przez pracowników z uprawnieniami budowlanymi . Uczestnictwo w kontrolach okresowych bocznic ZEC Sp. z o.o., realizacja zaleceń pokontrolnych.
 16. Prowadzenie gospodarki płozami hamulcowymi i ich ewidencji.

11.3. Obowiązki drużyny manewrowej

1. Drużyny manewrowe firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. w toku wykonywania pracy manewrowej ponoszą pełną odpowiedzialność za naruszenie obowiązujących przepisów, instrukcji wewnętrznych bocznic ZEC Sp. z o.o.. oraz postanowień niniejszego regulaminu w zakresie dotyczącym wykonywania pracy manewrowej do odpowiedzialności karnej włącznie.
2. Dla zapewnienia bezpieczeństwa osób i taboru drużyny manewrowe firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. winny ściśle wykonywać polecenia odpowiedzialnych za nadzór i kierowanie pracą manewrową.
3. Wszystkie polecenia przyjmuje i realizuje wyłącznie kierujący manewrami firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o..
4. Drużyny manewrowe mogą posługiwać się tylko sygnałami przewidzianymi w Instrukcji o prowadzeniu ruchu i sygnalizacji na bocznicach kolejowej - „ZEC-R”, .

STOSOWANIE SYGNAŁÓW UMOWNYCH JEST ZABRONIONE.

5. Przed obsługą zwrotnic, wyznaczonych numerycznie drużynom manewrowym do obsługi, należy dokonać sprawdzenia prawidłowości ich działania. Na każdorazowe przełożenie zwrotnicy przez manewrowego wymagane jest polecenie kierującego manewrami.
6. Po wykonaniu jazdy manewrowej zwrotnica winna być przewrócona do położenia zasadniczego.
7. Drużyny manewrowe firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. w okresie zimowym powinny sprawdzić:
 - czy ścieżki manewrowe zostały posypane piaskiem,

- czy zwrotnice wyznaczone do obsługi drużynom manewrowym firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. zostały należycie oczyszczone i przekładają się bez przeszkód,
- czy manewry nie zagrażają pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu przeszkód zimowych,
- stan płozów hamulcowych oraz możliwość ich podgrzewania.

11.4. Obowiązki ustawiacza firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.

1. Przed objęciem dyżuru ustawiacz firmy obsługującej bocznicę powinien zgłosić się do Kierownika Działu Ciepłowni zapoznając się z planem pracy manewrowej i bieżącymi zadaniami.
2. Po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji ustawiacz firmy obsługującej bocznicę przyjmujący dyżur zobowiązany jest sprawdzić na gruncie:
 - czy drużyna lokomotywowa firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. zgłosiła się w komplecie, przy obsadzie jednoosobowej dotyczy maszynisty,
 - czy drużyna manewrowa firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. jest ubrana właściwie (kaski, kamizelki ostrzegawcze, odzież robocza i ochronna) oraz czy posiada wymagane przybory sygnałowe,
 - czy wagony stojące na torach są sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem (w rejonach odległych opiera się na oświadczeniu ustawiacza przekazującego dyżur),
 - sposób ustawienia sygnałów na torach zamkniętych dla ruchu oraz czy nie występują inne przeszkody ograniczające pracę manewrową,
 - stan i ilość płozów hamulcowych oraz ich rozmieszczenie
 - na których torach są wagony uszkodzone lub wymagające szczególnej ostrożności przy manewrowaniu nimi,
 - czy nie ma wagonów przetrzymanych pod czynnościami ładunkowymi oraz czy nie ma wagonów, które powinny zostać wysłane w pierwszej kolejności.
3. Przed rozpoczęciem pracy ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. powinien szczegółowo zapoznać z planem pracy manewrowej drużynę manewrową i maszynistę firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o..
4. Ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. ma obowiązek kierowania pracą w wyznaczonym rejonie.
5. Ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. przed podaniem sygnału na uruchomienie taboru powinien zająć miejsce z którego jest dobrze widoczny dla maszynisty i pozostałych członków drużyny manewrowej.
6. Przed podaniem sygnału na jazdę manewrową upewnia się czy:
 - na torze nie ma przeszkód do jazdy,
 - zwrotnice i wykolejnice są właściwie nastawione,
 - na przejeździe kolejowym jest wstrzymany ruch kołowy i pieszych,
 - wagony są poza ukresami rozjazdów,
 - podano odpowiedni sygnał z posterunku, z którego została ułożona droga przebiegu.
7. W czasie wykonywania pracy kierownik manewrów firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. zobowiązany jest:
 - regulować za pomocą sygnałów szybkość jazdy manewrowej grupy manewrowej firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. (lokomotywy), szczególnie przy dojeżdżaniu do

- stojących wagonów oraz w miejscach osygnalizowanych czy ograniczonej jazdy,
- zapobiegać silnym uderzeniom wagonów,
 - kierować pracą manewrową,
 - podawać sygnały do uruchomienia taboru po upewnieniu się, że manewrowy wyszedł spomiędzy wagonów.
 - dopilnować, aby po rozprzęgnięciu wagonów sprzęgi śrubowe i powietrzne zostały podwieszane na wsporniki. Pozostawiony na postój tabor winien być niezwłocznie zabezpieczony przed zbiegnięciem przez zakręcenie hamulca ręcznego lub podłożenie płozu hamulcowego. Ponadto sprawdza czy pozostawione wagony nie zajmują ukresów rozjazdów.
 - każdorazowo przed wjazdem wagonów do rozmrażalni sprawdzić stan grzejników oraz sygnalizatorów. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości zgłosić ten fakt Kierownikowi Działu Ciepłowni.
8. W czasie wykonywania pracy manewrowej przez firmę obsługującą bocznicę ZEC Sp. z o.o. na terenie stacji PKP S.A. Inowrocław Rąbinek ustawiacz firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. zobowiązany jest do wykonywania poleceń pracowników posterunków nastawczych odpowiednio dla danego rejonu wykonywanej pracy. Obserwować i reagować na podawane sygnały.
 9. Dopilnowuje wykonywanie w sposób właściwy pracy przez podległych manewrowych firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o., szczególnie przy płozowaniu wagonów.
 10. Zgłasza przełożonemu niezwłocznie fakty wystąpienia trudności w pracy oraz zaistniałych wypadkach.
 11. Zobowiązany jest znać obowiązujące instrukcje i regulaminy wewnętrzne bocznicy ZEC Sp. z o.o.. uczyć się na pouczenia okresowe .
 12. Ścisłe i bieżąco wykonywać polecenia przełożonych w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ludzi i taboru.
 13. W przypadku braku manewrowego przejmuje jego obowiązki

11.5. Obowiązki manewrowego firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o..

1. Do obowiązków manewrowego firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. należy wykonywanie wszystkich poleceń kierującego manewrami, z wyjątkiem poleceń zagrażających bezpieczeństwu ludzi i taboru.
2. Obserwowanie drogi przebiegu składu manewrowego i podawanych w trakcie jazdy sygnałów. W przypadku zauważenia zagrożenia bezpieczeństwa zobowiązany jest natychmiast zareagować poprzez podanie sygnału „Stój” lub „Alarm”.
3. Nastawianie zwrotnic na polecenie kierującego manewrami oraz sprawdzanie ich stanu czy położenia.
4. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem.
5. Hamowanie wagonów płozami hamulcowymi – zabezpieczanie przed zbiegnięciem .
6. Hamowanie wagonów hamulcami wagonowymi stosownie do podawanych sygnałów przez maszynistę, w przypadku jazdy na hamulcach ręcznych.
7. Na polecenie kierownika manewrów firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.:
 - sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych,

- skręcanie lub rozkręcanie sprzęgów śrubowych,
- po rozprzęgnięciu zawieszanie sprzęgów na wsporniki,
- inne czynności, jak porządkowanie terenu, czyszczenie wagonów czy rozjazdów, posypywanie piaskiem itp.

8. Bezzwłoczne zgłaszanie ustawiaczowi o zaistniałych wypadkach z ludźmi lub taborem.

9. Przed zakończeniem pracy manewrowy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. powinien :

- Sprawdzić czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów
- Zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem
- Nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem płozy hamulcowe złożyć na wyznaczonym miejscu
- Pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki
- O wykonaniu powyższego zgłosić kierownikowi manewrów firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o..

11.6. Obowiązki prowadzącego lokomotywę manewrową firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.

Do obowiązków maszynisty pojazdu trakcyjnego firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. w zakresie transportu kolejowego należy:

- odstawianie pojazdów kolejowych na tory ładunkowe i zdawczo- odbiorcze zgodnie z poleceniem ustawiacza firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.,
- wykonywanie innych poleceń Kierownika Działu Energetycznego oraz ustawiacza firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.. związanych pracą pojazdu trakcyjnego.

W czasie pracy powinien obserwować:

- sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
- prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic itp.,
- czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe na torze lub w jego skrajni, itp?),
- czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
- Maszynista firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.. powinien wykonywać ruchy manewrowe na polecenie ustawiacza firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o., jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu i sygnalizacji na boczniczy kolejowej - „ZEC-R”, i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.

12. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.

Zdarzenie – poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych lub boczniczy kolejowej.

Wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska, do wypadków zalicza się w szczególności:

- kolizje;
- wykolejenia;
- zdarzenia na przejazdach kolejowych;
- zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
- pożar pojazdu kolejowego.

Poważny wypadek – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:

z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi, lub powodujący zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą zdarzenie, na co najmniej 2 miliony EURO, mający oczywiście wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem.

Incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pojazdów kolejowych i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Kolizja – jest to zdarzenie obejmujące:

a/ zderzenie – dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnym kierunków;

b/ najechanie – niezamierzone, dynamiczne:

- zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku;
- zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym;
- najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego, powodujące wykolejenie pojazdu kolejowego;

c/ starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.

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

Pociąg - jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym, albo pojazd trakcyjny - osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.

Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.

Komisja kolejowa – zespół osób powołanych przez kierownictwo firmy lub kierowników innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu. Celem działania tego zespołu jest zbadanie okoliczności i przyczyn zdarzenia, ustalenia wniosków zapobiegawczych i wskazania środków zaradczych.

Każdy pracownik bocznicy, który zauważy niebezpieczeństwo zagrażające ruchowi pojazdów kolejowych lub ludziom obowiązany jest uczynić wszystko, aby zapobiec wypadkowi.

12.1. Zawiadomienie o zdarzeniu;

1. W razie zauważenia wypadku kolejowego, każdy pracownik firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.. powinien niezwłocznie powiadomić bezpośredniego przełożonego.
2. Pracownik firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o.. powinien natychmiast zgłosić bezpośrednio przełożonemu każdy wypadek kolejowy na bocznicy, w którym:
 - uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu tabor Przewoźnika kolejowego,
 - uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu inny tabor,
 - uszkodzono urządzenia bocznicy, pozostające w związku z jazdą taboru,
 - zajęto skrajnię sąsiedniego toru,
 - uległ wypadkowi pojazd kolejowy w obrębie Bocznicy w związku z jazdą taboru,
3. Jeżeli o spowodowanie wypadku podejrzani są pracownicy przewoźnika, lub pracownicy przewoźnika są ofiarami wypadku lub wykolejeniu czy uszkodzeniu uległ tabor kolejowy to należy powiadomić o powyższym przewoźnika.
4. Zgłaszając zdarzenie na terenie bocznicy należy podać jego miejsce, czas, opis i jego skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

12.2. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Brygadzysta zmianowy bocznicy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o., który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu powinien:
 - wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach albo poszkodowani,
 - wezwać zakładową lub państwową straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - pożaru lub wybuchu,
 - zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania,
 - zamknąć tor,
 - przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch kolejowy, a jeżeli ruch nie może się odbywać należy tor zamknąć i osygnalizować oraz powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu posterunku „IR” Inowrocław Rąbinek
 - zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie komendzie policji,
 - zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu. Powiadomiony o zdarzeniu informuje osoby(ę) dyżurujące(a), uprawnioną do prac

w komisji kolejowej której(ych) obowiązkiem jest niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia.

O wypadku powinien również niezwłocznie powiadomić:

- 1) członków komisji kolejowej ujętych w wykazie osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej na boczniczy ZEC Sp. z o.o.
- 2) Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Gdańsku ☎ 572 591 125, utko5@utk.gov.pl.
- 3) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych ☎ 510 126 711
– ☎ 22 630 14 33, ☎ 22 630 14 39, pkbwk@mir.gov.pl,

Stany alarmowe i zdarzenia; poważne wypadki, wypadki i incydenty należy zgłaszać SMS - em podając:

- datę, godzinę i miejsce powstania stanu, zdarzenia;
- konsekwencje zaistniałe w wyniku stanu lub zdarzenia;
- podmiot na terenie którego zaistniały zdarzenia;
- imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej;
- imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia.

Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

12.3. Postępowanie w przypadku powstania pożaru.

1. O zaistniałym pożarze należy powiadomić brygadzystę zmianowego, który powiadamia: Portową Straż Pożarną za pomocą dostępnych środków łączności lub bezpośrednio Miejską Straż Pożarną.
2. W miarę możliwości należy użyć sprzęt przeciwpożarowy, który na Boczniczy ZEC Sp. z o.o. jest rozmieszczony na wszystkich posterunkach stałych.
3. Przed użycie sprzętu przeciwpożarowego należy odłączyć zasilanie odłącznikiem głównym, znajdując się one na wszystkich posterunkach stałych.

Uwaga: Pracownicy firmy obsługującej bocznicę ZEC Sp. z o.o. uczestniczący w akcji ratowniczo-gaśniczej obowiązani są stosować się do postanowień kierującego akcją

13. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ ZEC Sp. z o.o.

Wykaz numerów telefonicznych wybranych stanowisk:

| | |
|---|----------------|
| ZEC Sp. z o.o. – Dyspozytor Zmianowy | (52) 354 11 12 |
| ZEC Sp. z o.o. - Dział Techniczny | (52) 354 11 05 |
| ZEC Sp. z o.o. – Sekretariat | (52) 354 11 00 |
| | |

**Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej
Zakładu Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.
w Inowrocławiu**

PKP PLK S.A.

| | |
|---|---|
| Dyżurny ruchu dysponujący stacją Inowrocław Rąbinek | (52) 518 48 22 728 486 807 |
| Nacz. Sekcji Eksploatacji w Inowrocławiu PKP PLK S.A. | (52) 518 40 60 |
| PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy Sekretariat | (52) 518 34 00 |
| PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni Dyspozytor | (52) 518 35 53 (52) 518 12 00 608 423 741 |
| | |

Numery przewoźników obsługującego bocznicę ZEC Sp. z o.o.:

| | |
|--|----------------|
| PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki Sekretariat | (58) 721 0509 |
| PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki Naczelnik Sekcji Przewozów i Eksploatacji | (52) 518 34 18 |
| | |

• Telefony alarmowe:

- Policja - 997 lub 112
- Straż pożarna - 998
- Pogotowie ratunkowe - 999

Wykaz numerów telefonicznych wybranych stanowisk

| | |
|----------------|--------------------------------------|
| (52) 518 48 22 | ZEC Sp. z o.o. – Dyspozytor Zmianowy |
| (52) 518 40 60 | ZEC Sp. z o.o. – Dział Techniczny |
| (52) 518 34 00 | ZEC Sp. z o.o. – Sekretariat |
| | |

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

14.1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej ZEC Sp. z o.o w Inowrocławiu opracowano w 5 jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

1. Zakład Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. – 3 egzemplarze;
2. PKP PLK S.A. ZLK w Bydgoszczy – 1 egzemplarz;
3. PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Inowrocławiu – 1 egzemplarz;

14.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu

Regulamin pracy bocznicy kolejowej ZEC Sp. z o.o. winien być utrzymany w ciągłej aktualności, za co odpowiedzialny jest Kierownik Działu Ciepłowni. Wszelkie zmiany, dotyczące zasad ruchu pomiędzy bocznicą ZEC Sp. z o.o. a zarządcą infrastruktury oraz zmian na styku bocznicą ZEC Sp. z o.o. – zarządcą infrastruktury należy uzgodnić z Zakładem Linii Kolejowych w Bydgoszczy.

Uzgodniony projekt zmian do Regulaminu zatwierdza Prezes ZEC sp. z o.o. w Inowrocławiu , po czym należy zmiany te wnieść do wszystkich egzemplarzy regulaminu i odnotować w Skorowidzu zmian i uzupełnień Regulaminu.

Z wszelkimi zmianami i uzupełnieniami wniesionymi do niniejszego regulaminu należy zapoznać /za podpisem/ wszystkich pracowników bocznicy ZEC Sp. z o.o. związanych z ruchem kolejowym i pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę ZEC Sp. z o.o.

14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

Wszyscy pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej i personel związany z eksploatacją i utrzymaniem Bocznicy ZEC Sp. z o.o. – muszą zapoznać się z treścią niniejszego Regulaminu, a fakt przyjęcia do wiadomości jego treści potwierdzić własnoręcznym podpisem w Wykazie przyjęcia do wiadomości Regulaminu ujęty w § 16 niniejszego regulaminu.

Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej
Zakładu Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.
w Inowrocławiu

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIENI TREŚCI REGULAMINU.

| Lp. | Nr str. rozdział, podrozdział | Treść wniesionej zmiany, uzupełnienia | Obowiązuje od dnia | Data i podpis wprowadzającego zmiany |
|-----|-------------------------------|---------------------------------------|--------------------|--------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

*Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej
Zakładu Energetyki Ciepłej Spółka z o.o.
w Inowrocławiu*

**16.POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIENÍ
REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ZEC Sp. z o.o. .**

| Lp. | Nazwisko i imię | Stanowisko | Data | Podpis pracownika |
|-----|-----------------|------------|------|----------------------|
| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

16. POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIA DOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIENI
REGULAMINU PRACY BOCZNY KOLJOWEI ZEC Sp. z o. o.

| Lp. | Nazwisko i imie | Stanowisko | Data | Podpis pracownika |
|-----|-----------------|------------|------|-------------------|
| 1. | S. | 3. | 4. | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |