

BILBUD AB Sp. z o.o.
ul. Polna 30
42-530 Dąbrowa Górnicza

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
BILBUD „BISKUPICE”

Do użytku służbowego

Egz. Nr

Zabrze, 2019 r.

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
BILBUD „BISKUPICE”**

OPRACOWAŁ:

.....

UZGODNIONO:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ważny od dnia..... r

ZATWIERDZAM:

dnia _____ r _____

Regulamin sporządzono w **7** jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera **49** stron

Spis działek Regulaminu

I. Postanowienia ogólne.	7
1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.	7
2. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej.	8
3. Zakres obowiązywania regulaminu.	8
4. Użytkownik bocznic kolejowej.	9
5. Współużytkownicy bocznic kolejowej.	9
6. Przeznaczenie bocznic kolejowej.	9
7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.	9
8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.	9
II. Opis techniczny bocznic kolejowej.	10
1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.	10
2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.	10
3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.	11
4. Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od - do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne.	11
5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.	14
6. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.	16
7. Urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym.	16
8. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych.	16
9. Kolejowe obiekty inżynieryjne.	16
10. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	17
11. Oświetlenie bocznic kolejowej.	17
12. Punkty ładunkowe.	17
13. Urządzenia ładunkowe.	17
14. Wagi wagonowe.	17
15. Bramy kolejowe.	17
16. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.	17
17. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.	17
18. Sygnały, wskaźniki i tablice.	18
19. Urządzenia i środki trakcyjne.	18
20. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.	18
21. Środki łączności.	18

III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.	19
1) Wjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z torów stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	19
2) Wyjazd składów manewrowych z torów bocznicy na tory stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	19
3) Postanowienia dodatkowe.	19
IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.	24
1. Podstawianie pojazdów kolejowych na bocznicę kolejową.	24
2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.	24
3. Masa hamująca składów manewrowych.	24
4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.	24
5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.	24
6. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po bocznicy.	25
7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.	25
8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona.	25
V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.	26
1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe i zasady pracy manewrowej w tych rejonach.	26
2. Maksymalne prędkości jazdy manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy	26
3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	27
4. Sprzęganie i rozprzęganie taboru.	27
5. Miejsce znajdowania się lokomotywy w składzie manewrowym.	27
6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.	27
7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.	28
8. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.	28
9. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.	28
10. Zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.	28
11. Gospodarka płozami hamulcowymi.	29
12. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.	30
VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.	31
1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.	31
2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.	31
3. Czynności naprawcze oraz zasady obsługi punktów naprawczych bocznicy.	31
4. Ważenie pojazdów kolejowych.	32
5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.	32

6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej oraz obsługi punktów naprawczych i ładunkowych.....	33
VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.....	35
1. Przyjmowanie pojazdów kolejowych na punkcie zdawczo-odbiorczym.	35
2. Przekazywanie pojazdów kolejowych po wykonaniu czynności naprawczych na punkt zdawczo-odbiorczy.....	35
3. Inne postanowienia związane z przyjmowaniem lub przekazywaniem pojazdów kolejowych.	36
VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.....	37
1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznicy kolejowej.	37
2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicy kolejowej.	37
3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.....	37
4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.....	37
IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.	38
X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy).....	40
XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym).	41
XII. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taboru kolejowym.	44
XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona, przewoźników kolejowych obsługujących bocznice kolejową oraz użytkowników bocznic kolejowych.	45
XIV. Postanowienia końcowe.....	46
1. Rozdzielnik regulaminu.	46
2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.	46
3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.....	46
XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	49

Załączniki:

- Plan schematyczny bocznicy kolejowej;
- Plan schematyczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- Wykaz przebiegów manewrowych w rejonie nastawni PD.

Skróty stosowane w Regulaminie	
Skrót	Znaczenie
BILBUD, Spółka	BILBUD AB Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością ul. Polna 30 42-530 Dąbrowa Górnicza
PKP PLK S.A.	PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
Bocznicza BILBUD „Biskupice”, bocznicza	Bocznicza kolejowa BILBUD „Biskupice” użytkownika BILBUD AB Sp. z o.o.
Przewoźnik	Licencjonowany przewoźnik kolejowy
Przewodniczący komisji kolejowej	Przewodniczący komisji kolejowej na boczniczy BILBUD „Biskupice”
Regulamin, Regulamin pracy boczniczy kolejowej	Regulamin pracy boczniczy kolejowej BILBUD „Biskupice”
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
maszynista	maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej

I. Postanowienia ogólne.

1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

1.1. Regulamin opracowano na podstawie obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. Ml. 2010 nr 3 poz. 8 z dnia 26 lutego 2010 r.).

1.2. Regulamin pracy bocznicy kolejowej opracowany został na podstawie:

- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zm.),
- Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 1983),
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 1186),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015r. poz. 360 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015 r. poz. 46),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz.369),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.)
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2014 r., poz. 720).

1.3. Celem opracowania regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy manewrowej na bocznicy kolejowej. Regulamin pracy bocznicy kolejowej obejmuje postanowienia regulujące prawidłowe i bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na terenie bocznicy. Regulamin przedstawia warunki miejscowe (lokalne) panujące na bocznicy oraz ich wpływ na bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu pracy manewrowej.

2. Podstawa prawna eksploatacji bocznicy kolejowej.

2.1. Bocznica posiada świadectwa dopuszczenia do eksploatacji budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:

Nr świadectwa	Wyrób
B/2006/0138/BK/0390	nawierzchnia drogowa skrzyżowania linii kolejowej z drogą kołową w jednym poziomie z prefabrykowanymi płytami żelbetowymi typu CBP
B/2006/0139/BK/0390	rozjazd krzyżowy podwójny Rkpd typu S49-190-1:9
B/2006/0140/BK/0390	rozjazd zwyczajny Rz typu S42-205-1:9
B/2005/859/BK/0110	rozjazd zwyczajny Rz typu S49-300-1:9
B/2006/0142/BK/0390	rozjazd zwyczajny Rz typu S49-190-1:9
B/2006/0143/BK/0390	tor kolejowy z szynami typu S42
B/2006/0144/BK/0390	tor kolejowy z szynami typu S49
U/2006/0136/BK/0390	mechaniczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym
U/2005/1732/BK/0217	rozjazd podwójny dwustronny Rpd typu S49-190-1:9 P/L

2.2. Użytkownikiem bocznicy kolejowej BILBUD „Biskupice” w rozumieniu art. 4 pkt. 10a ustawy o transporcie kolejowym jest BILBUD AB Sp. z o.o. (zwana w dalszej części w skrócie: BILBUD lub Spółką).

3. Zakres obowiązywania regulaminu.

- 3.1. Regulamin obejmuje w swym zakresie sprawy techniczno – ruchowe, ogólnoeksploatacyjne, bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie bocznicy, utrzymania, konserwacji torów i rozjazdów, urządzeń srk, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz inne wynikające z warunków miejscowych.
- 3.2. Postanowienia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej obowiązują:
- pracowników bocznicy kolejowej, których praca związana jest z ruchem kolejowym,
 - przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznicy kolejowej,
 - przewoźników kolejowych przejeżdżających przez teren bocznicy celem dojazdu do bocznicy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” oraz do bocznicy Fortum Silesia S.A.,
 - pracowników podmiotów gospodarczych zajmujących się utrzymaniem bocznicy kolejowej,
 - innych pracowników wykonujących czynności na terenie bocznicy.

4. Użytkownik bocznic kolejowej.

Użytkownikiem bocznic jest: BILBUD AB Sp. z o.o.

Adres siedziby użytkownika bocznic : 42-530 Dąbrowa Górnicza, ul. Polna 30.

Adres bocznic : 41-808 Zabrze, ul. Gwarecka

5. Współużytkownicy bocznic kolejowej.

Bocznica nie posiada współużytkowników.

Współużytkowanie bocznic może odbywać się na podstawie podpisanej deklaracji na współużytkowanie bocznic lub zawarcia stosownej umowy.

6. Przeznaczenie bocznic kolejowej.

Bocznica kolejowa przeznaczona jest do przeprowadzania czynności utrzymaniowych taboru kolejowego: przeglądów i napraw wagonów, postoju pojazdów kolejowych, składowania materiałów oraz umożliwia dojazd do innych bocznic.

7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.

Lp.	Tytuł
1	Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach
2	Instrukcja o technice pracy manewrowej
3	Instrukcja o sygnalizacji
4	Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym
5	Instrukcja dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych
6	Instrukcja obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym

8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

Na bocznic kolejowej nie stosuje się przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

II. Opis techniczny bocznicy kolejowej.

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

- 1.1. Bocznicą BILBUD „Biskupice” jest bocznicą stacyjną odgałęziającą się w stacji Zabrze Biskupice od toru nr 3 rozjazdem nr 10 w km 22,546 linii nr 132 Bytom - Wrocław Główny, zarządzanej przez PKP PLK S.A.
- 1.2. Styk za krzyżownicą rozjazdu nr 9 stanowi km 0,000 bocznicy BILBUD „Biskupice”.
- 1.3. Styk za krzyżownicą rozjazdu nr 9 stanowi granicę utrzymania.

2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

2.1. Bocznicą BILBUD „Biskupice” stanowi jeden okręg nastawczy podzielony na dwa rejony manewrowe.

2.2. Na bocznicę zlokalizowana jest nastawnia dysponująca „PD”, której obsadę stanowi dyżurny ruchu.

2.3. Zamknięcie nastawni dysponującej PD.

Dyżurny ruchu nastawni „PD” przed zamknięciem posterunku PD:

- upewnia się czy zakończono wszystkie prace manewrowe,
- sprawdza zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem oraz czy tabor znajduje się w granicach ukresów w I rejonie manewrowym,
- ustawia wszystkie zwrotnice w położenie zasadnicze,
- kończy dyżur odpisując ten fakt w prowadzonej dokumentacji ruchowej,
- po wykonaniu ww. czynności informuje dyżurnego ruchu nastawni dysponującej ZBA w stacji PKP PLK Zabrze Biskupice o zamknięciu posterunku,
- sprawdza stan zamknięcia posterunku, a klucz od posterunku zostawia na posterunku dozorowania.

2.4. Otwarcie nastawni dysponującej PD.

Dyżurny ruchu bocznicy przed otwarciem posterunku „PD”:

- pobiera klucze z posterunku dozorowania,
- odpisuje fakt rozpoczęcia dyżuru w prowadzonej dokumentacji ruchowej,
- sprawdza stan i działanie urządzeń łączności i srk, sprawdza zajętość torów oraz czy tabor znajduje się w granicach ukresów
- przeprowadza oględziny rozjazdów w I rejonie manewrowym,
- w przypadku stwierdzenia usterek podczas dokonywania oględzin urządzeń srk lub oględzin rozjazdów dyżurny ruchu „PD” zobowiązany jest odnotować ten fakt w książce kontroli urządzeń srk oraz w dzienniku oględzin rozjazdów i poinformować Zarząd Spółki celem powiadomienia o tym fakcie toromistrza lub automatyka urządzeń srk, zgodnie ze stwierdzoną usterką,
- informuje dyżurnego ruchu nastawni ZBA w stacji PKP PLK Zabrze Biskupice, o otwarciu posterunku „PD”.

3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy bocznicy BILBUD „Biskupice” stanowią tory nr: 83, 84, 85.

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

4.1. Wykaz torów

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość toru						Pojemność użyt. w wag. 4-osioowych
		Ogólna			Użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	9	10	11	12
29	naprawczy	PR43	KO	95	Wk43	Z1	52	3
30	naprawczy	PR44	KO	76	Wk44	Z1	39	2
42	odstawczy	PR56	KO	516	Wk41	Z1	206	13
43	manewrowo-postojowy	PR40	KO	210	PR40	Z1	200	13
43a	manewrowo-postojowy	PR40	PR45	181	UR40	UR45	93	6
44	manewrowo-postojowy	PR46	KO	419	UR45	Z1	337	22
45	manewrowo-postojowy	SR49	KO	439	UR49	Z1	397	26
46	manewrowo-postojowy	PR53	KO	485	UR53	Z1	429	28
47	manewrowo-postojowy	PR56	KO	525	UR52	Z1	446	29
50	manewrowo-postojowy	PR52	KO	383	UR52	Z1	332	22
51	manewrowo-postojowy	PR56	KO	316	UR56	Z1	254	16
61	wyciągowo-objazdowy	PR56	PR71	192	UR58	PR71	136	9
61a	łącznikowy	PR71	PR72	115	UR71	UR72	31	2
62	wyciągowo-objazdowy	PR58	PR60	242	UR58	UR60	160	10
62a	zeberkowy	PR60	KO	47	PR60	Z1	37	2
104	łącznikowy	SR49	PR72	391	PR57	UR72	243	16
104a	łącznikowy	PR72	SR 407/408	383	PR72	UR408	351	23
83	przyjazdowo-odjazdowy	SR 407/408	PR90	651	UR84	UR90	485	32
84	przyjazdowo-odjazdowy	PR84	PR91	605	UR84	UR90	485	32
85	przyjazdowo-odjazdowy	PR81	PR91	660	UR81	UR91	568	38
W1	wstawka międzyrozjazdowa	KR60	KR71	8	-	-	-	-
W2	wstawka międzyrozjazdowa	KR40	KR41	11	-	-	-	-

Oznaczenia: PR – początek rozjazdu; KR – koniec rozjazdu; UR - okres rozjazdu; KO- koziół oporowy; Z1- sygnał Z1; Wk - wykolejnica.

Za średnią długość wagonu czteroosiowego przyjęto: 15 metrów.

4.2. Pochylenia podłużne torów

Nr toru	Pochylenie w promilach			Długość [m]	W kierunku	Uwagi
	poziom	spadek	wzniesienie			
1	2	3	4	5	6	7
29		0,6	0,12	10 85	KO	
30			0,12	76	KO	
42		4,5 3,4 0,6 1,0 3,4	0,6 0,4	100 100 50 100 50 100 15	KO	
43		0,6 1,0 3,4	0,4	41 50 100 19	KO	
43a		3,4 0,6	0,6	72 50 59	R40	
44		3,4 0,6 1,0 3,4	0,6 0,4	94 50 100 50 100 25	KO	
45		4,5 3,4 0,6 1,0 3,4	0,6 0,4	12 100 50 100 50 100 27	KO	
46		4,5 3,4 0,6 1,0 3,4	0,6 0,4	58 100 50 100 50 100 27	KO	

Nr toru	Pochylenie w promilach			Długość [m]	W kierunku	Uwagi
	poziom	spadek	wzniesienie			
1	2	3	4	5	6	7
47		4,5		98	KO	
		3,4		100		
			0,6	50		
		0,6		100		
		1,0		50		
50			0,4	100	KO	
		3,4		27		
		4,5		61		
		3,4		100		
			0,6	50		
51		0,6		100	KO	
		1,0		50		
			0,4	22		
		3,4		97		
61			0,6	100	R56	
			2,42	12		
			0,7	80		
61a			3,33	27	R71	
			2,2	88		
62			2,42	79	R58	
			0,7	100		
			3,33	63		
62a		2,42		47	KO	
104			2,2	27	R49	
			3,1	100		
			0,9	100		
			3,9	100		
		4,5		64		
104a			2,2	73	R72	
		0,2		100		
		0,3		100		
			2,7	66,51		
			4,7	43,49		
83	0,0	4,7		72	R90	
		3,4		215,27		
			3,7	225		
		1,4		117,70		
				21,03		

Nr toru	Pochylenie w promilach			Długość [m]	W kierunku	Uwagi
	poziom	spadek	wzniesienie			
1	2	3	4	5	6	7
84	0,0	3,4 1,4	3,7	215,27 225 117,70 47	R91	
85	0,0	4,7 3,4 1,4	3,7	54 215,27 225 117,70 48,03	R91	

Oznaczenia: R – rozjazd; KO- kozioł oporowy

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

5.1. Wykaz zwrotnic na bocznicy

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ rozjazdu	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób przestawiania	Oświetlenie zwrotnicy	UWAGI
1	2	3	4	5	6
40	RZP S49-190-1:9, S	na R41	ręcznie	nie	
41	RZP S49-190-1:9, S	na R40	ręcznie	nie	zamknięta zamkiem trzpieniowym w położeniu na R40 klucz znajduje się w Wk41
43	RZP S49-190-1:9, S	na R44	ręcznie	nie	zamknięta zamkiem trzpieniowym w położeniu na R44 klucz znajduje się w Wk43
44	RZL S49-190-1:9, S	na R46	ręcznie	nie	zamknięta zamkiem trzpieniowym w położeniu na R46 klucz znajduje się w Wk44
45	RZP S49-190-1:9, S	na R40	ręcznie	nie	
46	RZP S49-190-1:9, S	na R44	ręcznie	nie	
49ab	RKPD S49-190-1:9, S	na R46	ręcznie	nie	
49cd		na R53			
52	RZP S49-190-1:9, S	na T47	ręcznie	nie	
53	RZL S49-190-1:9, S	na R49	ręcznie	nie	
55	RPD S49-190-1:9, S	na R52	ręcznie	nie	
56		na R55	ręcznie	nie	

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ rozjazdu	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób przestawiania	Oświetlenie zwrotnicy	UWAGI
1	2	3	4	5	6
57	RZL S49-300-1:9, S	na R49	ręcznie	nie	zamknięta zamkiem trzpieniowym w położeniu na R49 klucz znajduje się na „PD”
58	RZL S49-190-1:9, S	na T61	ręcznie	nie	
60	RZL S42-205-1:9, H	na T62	ręcznie	nie	
71	RZL S49-190-1:9, S	na R60	ręcznie	nie	zamknięta zamkiem trzpieniowym w położeniu na R60 klucz znajduje się na „PD”
72	RZP S49-190-1:9, S	na T104	ręcznie	nie	zamknięta zamkiem trzpieniowym w położeniu na T104 klucz znajduje się w R71
407	RKPD S49-190-1:9, S	na T1	elektrycznie	nie	nastawiany przez dyżurnego ruchu ZBA
408		na T104a	mechanicznie	nie	nastawiany przez dyżurnego ruchu PD
81	RZL S49-190-1:9, S	na R84	mechanicznie	nie	nastawiany przez dyżurnego ruchu PD
84	RZL S49-190-1:9, S	na T83	mechanicznie	nie	nastawiany przez dyżurnego ruchu PD
90	RZL S49-190-1:9, S	na T84	ręcznie	nie	
91	RZP S49-190-1:9, S	na R90	ręcznie	nie	

Oznaczenia: T – tor, R – rozjazd, Z - zwyczajny, KPD - krzyżowy podwójny, PD - podwójny dwustronny, L – lewy, P – prawy, H – rodzaj zamknięcia (hakowe), S – rodzaj zamknięcia (suwakowe)

5.2. Wykaz wykolejnic na bocznicach.

Nr wykolejnicy	Lokalizacja	Zasadnicze położenie	Sposób przestawiania	UWAGI
1	2	3	4	5
41	T42 w km 0,977	nałożona na główkę szyny	ręcznie	nałożona na tor i zamknięta; klucz u dyżurnego ruchu PD
43	T29 w km 0,846	nałożona na główkę szyny	ręcznie	nałożona na tor i zamknięta; klucz u dyżurnego ruchu PD
44	T30 w km 0,826	nałożona na główkę szyny	ręcznie	nałożona na tor i zamknięta; klucz u dyżurnego ruchu PD

Oznaczenia: T – tor

5.3. Oględziny i utrzymanie rozjazdów w czystości.

Utrzymanie i oględziny rozjazdów na terenie bocznicy należy do obowiązków toromistrza użytkownika bocznicy. Oględziny rozjazdów odnotowywane są w Dzienniku oględzin rozjazdów, przechowywanym na nastawni „PD”.

6. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Na bocznicy BILBUD „Biskupice” występują następujące uzależnienia zwrotnic i wykolejnic:

- uzależnienie kluczowe położenia zwrotnicy nr 41 od położenia wykolejnicy Wk41,
- uzależnienie kluczowe położenia zwrotnicy nr 43 od położenia wykolejnicy Wk43,
- uzależnienie kluczowe położenia zwrotnicy nr 44 od położenia wykolejnicy Wk44.

Ponadto rozjazd nr 72 jest uzależniony kluczowo z rozjazdem 71.

Klucze od poszczególnych wykolejnic oraz rozjazdu 71 pobierane są przez kierownika manewrów (ustawiacza) od dyżurnego ruchu nastawni „PD”. Pobieranie i zdanie klucza jest odnotowywane w Dzienniku rozmów telefonicznych nastawni „PD” każdorazowo za podpisem.

Zwrotnica rozjazdu nr 57 zamknięta jest w położeniu zasadniczym zamkiem trzpieniowym. Klucz znajduje się na nastawni „PD”.

7. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

7.1. Sterowane z posterunku dyżurnego ruchu posterunku „PD” bocznicy kolejowej BILBUD „Biskupice”:

- wykolejnice, o których mowa w pkt. 5.2.;
- rygiel mechaniczny zwrotnicy rozjazdu nr 10;
- napędy zwrotnicowe mechaniczne zwrotnic rozjazdów nr 81, 84, 408.

Konserwację, przeglądy zamków i wykolejnic przeprowadza uprawniona osoba, która wpisuje przeprowadzone czynności do Książki kontroli urządzeń, znajdującej się na nastawni „PD”.

7.2. Sterowane z posterunku dyżurnego ruchu posterunku ZBA stacji kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zabrze Biskupice.

- tarcza manewrowa Tm10.

8. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Wszystkie zwrotnice rozjazdów i wykolejnice na bocznicy przyporządkowane są do okręgu nastawczego PD.

Zwrotnica rozjazdu nr 408 przynależy do okręgu nastawczego PD, natomiast 407 do okręgu nastawczego ZBA (PKP PLK S.A.).

9. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na bocznicy BILBUD „Biskupice” występuje obiekt inżynieryjny - wiadukt stalowy jednoprzęsłowy w torze 104a w km 0,345 bocznicy.

10. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Na terenie bocznic BILBUD „Biskupice” nie występują przejazdy kolejowo-drogowe ani przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

11. Oświetlenie bocznic kolejowej.

Teren bocznic BILBUD „Biskupice” jest nieoświetlony. Obsługa bocznic odbywa się tylko w porze dziennej.

12. Punkty ładunkowe.

Na terenie bocznic BILBUD „Biskupice” place składowe usytuowane są w międzytorzu torów 47 i 50 oraz przy torze nr 51.

13. Urządzenia ładunkowe.

Na bocznic nie ma urządzeń do prowadzenia czynności ładunkowych. W przypadku konieczności rozładunku bądź załadunku materiałów z lub na wagony, urządzenia ładunkowe są dobierane według potrzeb.

14. Wagi wagonowe.

Bocznic kolejowa BILBUD „Biskupice” nie posiada wagi wagonowej.

15. Bramy kolejowe.

Teren bocznic BILBUD „Biskupice” nie jest ogrodzony.

16. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

1. Na terenie bocznic obowiązuje skrajnia budowli:
 - wysokość: 4 850 mm,
 - szerokość: 2 200 mm.
2. Na terenie bocznic obowiązuje skrajnia taboru:
 - wysokość: 4 654 mm,
 - szerokość: 1 575 mm.
3. Bocznic kolejowa nie posiada zabudowanych skrajników.

17. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

Na terenie bocznic BILBUD „Biskupice” nie ma miejsc, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

18. Sygnały, wskaźniki i tablice.

1. Sygnały:

- Ms 1 „Jazda manewrowa zabroniona”, Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm10,
- Z 1 „Stój”: na wysokości początku zasypki piaskowej przed kołkami oporowymi na torach 29, 30, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 50, 51, 62a,
- Z1wk „Stój, wykolejnica na torze”, Z2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”: na wykolejnicach Wk41, Wk43 i Wk44.

Sygnały te są nieoświetlone.

2. Wskaźniki:

- W 17 „Wskaźniki ukresu”: w międzytorzu, przy każdym rozjeździe;
- Wskaźniki zwrotnicowe (Wz 1 „Jazda na wprost”; Wz 2 „Jazda na ostrze”; Wz 3 „Jazda z ostrza”): na latarniach zwrotnicowych rozjazdów zwyczajnych;
- Wskaźniki zwrotnicowe (Wz5 „Jazda po prostej w prawo”; Wz6 „Jazda po prostej w lewo”; Wz7 „Jazda po łuku w lewo”; Wz8 „Jazda po łuku w prawo”): na latarniach zwrotnicowych rozjazdów krzyżowych;
- W 31 „Wskaźniki kasowania”: na semaforach $N^{1/m}$ i $W^{2/m}$.

Wskaźniki na bocznicę nie są nieoświetlone.

3. Bocznicę „Biskupice” nie posiada czynnych semaforów.

19. Urządzenia i środki trakcyjne.

Użytkownik bocznicę nie posiada własnej lokomotywy, przyporządkowanej do bocznicę BILBUD „Biskupice”.

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

Użytkownik bocznicę nie eksploatuje własnego taboru przyporządkowanego do bocznicę BILBUD „Biskupice”.

21. Środki łączności

1. Dyżurny ruchu nastawni „PD” bocznicę BILBUD „Biskupice” do porozumiewania się z dyżurnym ruchu nastawni ZBA stacji Zabrze Biskupice zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. wykorzystuje łączność przewodową zapowiadawczą.
2. Porozumiewanie pomiędzy pracownikami drużyny manewrowej, drużyny trakcyjnej oraz dyżurnym ruchu „PD” opiera się zasadniczo o sygnały ręczne i dźwiękowe. Dopuszcza się porozumiewanie przy użyciu radiotelefonów.

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

1) Wjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z torów stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wjazd z torów stacji Zabrze Biskupice na tory zdawczo – odbiorcze bocznicy jest możliwy po uzgodnieniu jazdy manewrowej pomiędzy dyżurnym ruchu ZBA i dyżurnym ruchu posterunku PD na bocznicy BILBUD „Biskupice”. Po ułożeniu drogi przebiegu na jeden z torów zdawczo – odbiorczych, zgodnie z tablicą zależności, dyżurny ruchu nastawni PD na bocznicy potwierdza możliwość przyjęcia jazdy manewrowej. Wszystkie jazdy są odpisywane w „Książce przebiegów”.

2) Wyjazd składów manewrowych z torów bocznicy na tory stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wyjazd z bocznicy na tory stacji Zabrze Biskupice odbywa się po ułożeniu drogi przebiegu przez dyżurnego ruchu nastawni PD zgodnie z tablicą zależności, uzgodnieniu możliwości jazdy pomiędzy dyżurnymi ruchu nastawni PD na bocznicy BILBUD „Biskupice” i stacji Zabrze Biskupice ZBA, odpisaniu jazdy manewrowej w „Książkach przebiegu” obu nastawni i wyświetleniu przez dyżurnego ruchu ZBA sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na tarczy manewrowej Tm10.

3) Postanowienia dodatkowe.

3.1. Obsługa bocznicy Fortum Silesia S.A.

W przypadku wjazdu taboru na bocznicę BILBUD „Biskupice” celem obsługi bocznicy Fortum Silesia S.A. obsługa ta następuje tylko w obrębie rejonu manewrowego pierwszego, bezpośrednio z torów punktu zdawczo – odbiorczego, w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznicy Fortum Silesia S.A. Wszystkie rozjazdy w drodze przebiegu pomiędzy punktem zdawczo – odbiorczym bocznicy BILBUD „Biskupice”, a bocznicą Fortum Silesia S.A. (tzn. Rz90 i Rz91) są nastawiane przez kierownika manewrów przewoźnika obsługującego bocznicę.

3.2. Podstawianie na tory warsztatowe nr 29 i 30.

W przypadku wjazdu taboru na bocznicę BILBUD „Biskupice” celem podstawienia taboru lub wykonania czynności utrzymaniowych w punkcie napraw wagonów (tory nr 29 i 30) po wjechaniu na tor zdawczo – odbiorczy i rozwiązaniu drogi przebiegu manewrowego dyżurny ruchu nastawni PD przygotowuje drogę przebiegu na tor 104a. Omawia z kierownikiem manewrów zakres wykonania

pracy manewrowej i wydaje mu za pokwitowaniem w „Dzienniku telefonicznym” klucz od właściwej wykolejnicy:

- jeżeli obsługa dotyczy toru nr 29 – klucz od wykolejnicy Wk43;
- jeżeli obsługa dotyczy toru nr 30 – klucz od wykolejnicy Wk44.

Po wyrażeniu przez dyżurnego ruchu nastawni PD zgody na rozpoczęcie jazdy manewrowej kierownik manewrów poleca maszyniście rozpoczęcie ciągnięcia składu manewrowego do rejonu manewrowego drugiego. Rozpoczęcie jazdy z torów zdawczo – odbiorczych w kierunku toru nr 104a odbywa się na sygnał manewrowy ręczny podawany przez dyżurnego ruchu nastawni PD. W trakcie jazdy kierownik manewrów zatrzymuje tabor sprawdza prawidłowość nastawienia zwrotnicy nr 72 a po stwierdzeniu jej prawidłowego nastawienia zezwala na dalszą jazdę do styku rozjazdu nr 57 gdzie ponownie zatrzymuje tabor i udaje się w kierunku toru nr 43 nastawiając i sprawdzając nastawienie zwrotnic rozjazdów prowadzących na tor nr 43. Po wjechaniu na tor nr 43 kierownik manewrów udaje się do brygadzysty warsztatu i zgłasza gotowość do wjazdu na tor warsztatowy. Po uzyskaniu słownie zgody przy pomocy klucza od zamka wykolejnicowego otwiera wykolejnicę Wk43 (jeżeli obsługa toru nr 29) lub wykolejnicę Wk44 (jeżeli obsługa toru nr 30). Po zdjęciu wykolejnicy pobranym z niej kluczem otwiera zamek rozjazdu nr 43 (z Wk43) lub nr 44 (z Wk44), nastawia rozjazd we właściwe położenie i poleca maszyniście rozpoczęcie spychania taboru na tor zgodnie z przygotowaną drogą przebiegu.

Po zakończeniu obsługi torów warsztatowych nr 29 lub 30 wyjazd następuje po wykonaniu wszystkich czynności w odwrotnej kolejności. Po przywróceniu rozjazdów i wykolejnic do położenia zasadniczego, zamknięciu zamków zwrotnicowych i wykolejnicowych kierownik manewrów poleca maszyniście spychanie taboru w kierunku nastawni PD, zajmując jednocześnie miejsce na czole spychanego składu. Po dojechaniu do granicy rejonów manewrowych pierwszego i drugiego kierownik manewrów zwraca pobrany wcześniej klucz od zamka Wk43 lub Wk44 i zgłasza dyżurnemu ruchu nastawni PD gotowość wjazdu na tory zdawczo – odbiorcze. Wjazd na tory zdawczo – odbiorcze następuje na polecenie dyżurnego ruchu (sygnał ręczny manewrowy) po ułożeniu przez niego drogi przebiegu manewrowego na właściwy tor.

Jazdy z punktu zdawczo – odbiorczego na bocznice (rejon manewrowy drugi) odbywają się trakcją ciągnącą, a powrót trakcją spychaną.

3.3. Podstawianie wagonów na tor odstawczy nr 42.

W przypadku wjazdu taboru na bocznice BILBUD „Biskupice” celem odstawienia taboru na postój (na tor 42), po wjechaniu na tor zdawczo – odbiorczy i rozwiązaniu drogi przebiegu manewrowego dyżurny ruchu nastawni PD przygotowuje drogę przebiegu na tor 104a. Omawia z kierownikiem manewrów zakres wykonania pracy manewrowej i w przypadku odstawiania na tor nr 42 dyżurny ruchu nastawni PD wydaje kierownikowi manewrów za pokwitowaniem w „Dzienniku telefonicznym” klucz od wykolejnicy Wk41. Po wyrażeniu przez

dyżurnego ruchu nastawni PD zgody na rozpoczęcie jazdy manewrowej kierownik manewrów poleca maszyniście rozpoczęcie spychania składu manewrowego do rejonu manewrowego drugiego. Rozpoczęcie jazdy z torów zdawczo – odbiorczych w kierunku toru nr 104a odbywa się na sygnał manewrowy ręczny podawany przez dyżurnego ruchu nastawni PD. W trakcie jazdy kierownik manewrów zatrzymuje tabor sprawdza prawidłowość nastawienia zwrotnicy nr 72 a po stwierdzeniu jej prawidłowego nastawienia zezwala na dalszą jazdę do styku rozjazdu nr 57, gdzie ponownie zatrzymuje tabor i udaje się w kierunku toru nr 42 nastawiając i sprawdzając nastawienie zwrotnic rozjazdów prowadzących na tor nr 42. Po dojechaniu i zatrzymaniu składu przed stykiem rozjazdu nr 41 kierownik manewrów pobranym kluczem otwiera zamek wykolejnicowy wykolejnicy Wk41 i po jej zdjęciu z toru pobiera z niej klucz od zamka zwrotnicowego rozjazdu nr 41. Otwiera ten zamek, nastawia rozjazd nr 41 w położenie na wprost i wydaje maszyniście polecenie dalszego spychania składu na tor nr 42. Po zakończeniu obsługi lokomotywa luzem (lub zabierany skład wagonów) wyjeżdża za styk rozjazdu nr 41, kierownik manewrów przywraca go do położenia zasadniczego, zamyka zamek zwrotnicowy, nakłada wykolejnicę Wk41 na tor, zamyka zamek wykolejnicowy i poleca maszyniście lokomotywy rozpoczęcie jazdy w kierunku nastawni PD. Po dojechaniu do granicy rejonów manewrowych pierwszego i drugiego kierownik manewrów zwraca pobrany wcześniej klucz od zamka Wk41 i zgłasza dyżurnemu ruchu nastawni PD gotowość wjazdu na tory zdawczo – odbiorcze. Wjazd na tory zdawczo – odbiorcze następuje na polecenie dyżurnego ruchu (sygnał ręczny manewrowy) po ułożeniu przez niego drogi przebiegu manewrowego na właściwy tor. Jazdy z punktu zdawczo – odbiorczego (rejon manewrowy pierwszy) w rejon manewrowy drugi odbywają się trakcją spychaną, a powrót trakcją ciągniętą.

3.4. Podstawianie wagonów na tory postojowe nr 44 i 45.

W przypadku wjazdu taboru na bocznice BILBUD „Biskupice” celem odstawienia taboru na postój (na jeden z torów: 44 lub 45), po wjechaniu na tor zdawczo – odbiorczy i rozwiązaniu drogi przebiegu manewrowego, dyżurny ruchu nastawni PD przygotowuje drogę przebiegu na tor 104a. Omawia z kierownikiem manewrów zakres wykonania pracy manewrowej. Po wyrażeniu przez dyżurnego ruchu nastawni PD zgody na rozpoczęcie jazdy manewrowej kierownik manewrów poleca maszyniście rozpoczęcie spychania składu manewrowego do rejonu manewrowego drugiego. Rozpoczęcie jazdy z torów zdawczo – odbiorczych w kierunku toru nr 104a odbywa się na sygnał manewrowy ręczny podawany przez dyżurnego ruchu nastawni PD. W trakcie jazdy kierownik manewrów zatrzymuje tabor sprawdza prawidłowość nastawienia zwrotnicy nr 72 a po stwierdzeniu jej prawidłowego nastawienia zezwala na dalszą jazdę do styku rozjazdu nr 57, gdzie ponownie zatrzymuje tabor i udaje się w kierunku odpowiedniego toru (nr 44 lub 45) nastawiając i sprawdzając nastawienie zwrotnic rozjazdów prowadzących na dany. Po zakończeniu obsługi lokomotywa

luzem (lub zabierany skład wagonów) wyjeżdża za styk rozjazdu nr 57, kierownik manewrów przywraca zwrotnice rozjazdu 49 (i w przypadku obsługi toru 44 również rozjazdów nr 45 i 46) do położenia zasadniczego i poleca maszyniście lokomotywy rozpoczęcie jazdy w kierunku nastawni PD. Po dojechaniu do granicy rejonów manewrowych pierwszego i drugiego kierownik manewrów zgłasza dyżurnemu ruchu nastawni PD gotowość wjazdu na tory zdawczo – odbiorcze. Wjazd na tory zdawczo – odbiorcze następuje na polecenie dyżurnego ruchu (sygnał ręczny manewrowy) po wcześniejszym ułożeniu przez niego drogi przebiegu manewrowego na właściwy tor.

Jazdy z punktu zdawczo – odbiorczego (rejon manewrowy pierwszy) w rejon manewrowy drugi odbywają się trakcją spychaną, a powrót trakcją ciągniętą.

3.5. Podstawianie wagonów na tory postojowe nr 46, 47, 50 i 51.

W przypadku wjazdu taboru na bocznice BILBUD „Biskupice” celem odstawienia taboru na postój bądź do wykonania czynności ładunkowych (na jednym z torów: 46, 47, 50, 51), po wjechaniu na tor zdawczo – odbiorczy i rozwiązaniu drogi przebiegu manewrowego, dyżurny ruchu nastawni PD przygotowuje drogę przebiegu na tor 104a. Omawia z kierownikiem manewrów zakres pracy manewrowej i wydaje kierownikowi manewrów za pokwitowaniem w „Dzienniku telefonicznym” klucz od rozjazdu nr 71. Po wyrażeniu przez dyżurnego ruchu nastawni PD zgody na rozpoczęcie jazdy manewrowej kierownik manewrów poleca maszyniście rozpoczęcie spychania składu manewrowego do rejonu manewrowego drugiego. Rozpoczęcie jazdy z torów zdawczo – odbiorczych w kierunku toru nr 104a odbywa się na sygnał manewrowy ręczny podawany przez dyżurnego ruchu nastawni PD. W trakcie jazdy kierownik manewrów zatrzymuje tabor przed rozjazdem nr 72, udaje się (z pobraniem od dyżurnego ruchu PD kluczem) do rozjazdu nr 71. Po przekręceniu klucza w zamku rozjazdu nr 71, przekłada jego zwrotnicę (w położenie na rozjazd nr 72) i pobiera z niego klucz od zamka zwrotnicowego rozjazdu nr 72. Następnie po przełożeniu zwrotnicy rozjazdu nr 72, zezwala na dalszą jazdę do styku rozjazdu nr 58, gdzie ponownie zatrzymuje tabor i udaje się w kierunku odpowiedniego toru (nr 46, 47, 50, 51) nastawiając i sprawdzając nastawienie zwrotnic rozjazdów prowadzących na dany. Po zakończeniu obsługi lokomotywa luzem (lub zabierany skład wagonów) wyjeżdża za styk rozjazdu nr 58, kierownik manewrów przywraca zwrotnice rozjazdów (użytych wcześniej do wjechania na dany tor) do położenia zasadniczego i poleca maszyniście lokomotywy rozpoczęcie jazdy w kierunku nastawni PD. Po przejechaniu za styk rozjazdu nr 72, kierownik manewrów zatrzymuje jazdę manewrową, przywraca zwrotnicę tego rozjazdu do położenia zasadniczego, zabiera klucz z jego zamka i udaje się do rozjazdu nr 71. Wkłada klucz do zamka rozjazdu nr 71, przywraca go do położenia zasadniczego i zabiera z niego klucz. Po dojechaniu do granicy rejonów manewrowych pierwszego i drugiego kierownik manewrów zwraca pobrany wcześniej klucz od zamka rozjazdu nr 71 i zgłasza dyżurnemu ruchu nastawni PD gotowość wjazdu na tory

zdawczo – odbiorcze. Wjazd na tory zdawczo – odbiorcze następuje na polecenie dyżurnego ruchu (sygnał ręczny manewrowy) po wcześniejszym ułożeniu przez niego drogi przebiegu manewrowego na właściwy tor.

Jazdy z punktu zdawczo – odbiorczego (rejon manewrowy pierwszy) w rejon manewrowy drugi odbywają się trakcją spychaną, a powrót trakcją ciągniętą.

3.6. Obsługa bocznic BILBUD Lokomotywnia Rokitnica.

W przypadku wjazdu na bocznicę celem podstawienia taboru na bocznicę BILBUD Lokomotywnia „Rokitnica” kierownik manewrów omawia z dyżurnym ruchu nastawni PD zakres pracy manewrowej (wymagany wjazd na tor nr 43) i pobiera od niego klucz od wykolejnicy Wk21. Fakt wydania klucza kierownikowi manewrów dyżurny ruchu odpisuje w „Dzienniku telefonicznym”, a kierownik manewrów podpisuje pobranie klucza. Rozpoczęcie jazdy z torów zdawczo – odbiorczych w kierunku toru nr 104a odbywa się na sygnał manewrowy ręczny podawany przez dyżurnego ruchu nastawni PD. W trakcie jazdy kierownik manewrów zatrzymuje tabor sprawdza prawidłowość nastawienia zwrotnicy nr 72 a po stwierdzeniu jej prawidłowego nastawienia zezwala na dalszą jazdę do styku rozjazdu nr 57 gdzie ponownie zatrzymuje tabor i udaje się w kierunku toru nr 43 nastawiając i sprawdzając nastawienie zwrotnic rozjazdów prowadzących na tor nr 43. W przypadku podstawiania na warsztat nieczynnego taboru z torów zdawczo – odbiorczych na tor nr 104a musi być on czynną lokomotywą ciągnięty na tor nr 43. Szczegółowe postępowanie do wjazdu na bocznicę BILBUD Lokomotywnia „Rokitnica” zawiera Regulamin pracy tej bocznicy. Jeżeli w drugim rejonie manewrowym bocznicy BILBUD „Biskupice” odbywa się praca manewrowa przy użyciu lokomotywy dyżurny ruchu nastawni PD nie może rozpocząć obsługi bocznicy BILBUD Lokomotywnia „Rokitnica”. W takim przypadku obsługa bocznicy BILBUD Lokomotywnia „Rokitnica” może się rozpocząć po zjechaniu lokomotywy manewrowej obsługującej drugi rejon manewrowy bocznicy BILBUD „Biskupice” w pierwszy rejon manewrowy (na tory zdawczo – odbiorcze) bocznicy BILBUD „Biskupice” i jej unieruchomieniu.

IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.

1. Podstawianie pojazdów kolejowych na bocznicę kolejową.

1. Podstawianie pojazdów kolejowych na bocznicę kolejową odbywa się ze stacji PKP PLK S.A. Zabrze Biskupice tylko lokomotywą spalinową.
2. Podstawiania dokonują uprawnieni pracownicy przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
3. Manewrowe jazdy na bocznicę BILBUD „Biskupice” ze stacji Zabrze Biskupice ZBA mogą być spychane lub ciągnięte na tory zdawczo – odbiorcze bocznicy - w zależności od potrzeb.
4. Manewrowe jazdy z bocznicy BILBUD „Biskupice” są ciągnięte lub spychane na tory stacji Zabrze Biskupice.
5. Dla wszystkich jazd spychanych wymagana jest obecność kierownika manewrów na czole spychanego taboru.
6. Na bocznicę mogą również wjeżdżać i wyjeżdżać samodzielnie lokomotywy spalinowe czynne.

2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

1. Bocznica BILBUD „Biskupice” jest obsługiwana operatywnie według potrzeb.
2. W przypadku wystąpienia przeszkód technicznych do obsługi bocznicy, osoba odpowiedzialna za obsługę bocznicy i uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę ustalają czas następnej obsługi bocznicy.
3. Bocznica może być obsługiwana tylko w porze dziennej, w czasie czynnego posterunku „PD”.

3. Masa hamująca składów manewrowych.

Na bocznicy BILBUD „Biskupice” składy manewrowe winny być prowadzone na hamulcu zespolonym. Bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych w jednej grupie wagonów wolno przetaczać do 8 osi.

4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 206kN/oś (21 ton/oś).

5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

1. Do obsługi bocznicy można używać tylko lokomotyw spalinowych.
2. Po torach bocznicy mogą kursować wszystkie rodzaje pojazdów kolejowych bez ograniczeń (z zachowaniem obowiązującej skrajni taboru).

6. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po bocznicach

Nie ma ograniczeń odnośnie dopuszczalnego rozstawu osi skrajnych wagonów dopuszczonych do kursowania po torach bocznic, pod warunkiem nieprzekroczenia dopuszczalnego na bocznicach nacisku osi na szynę.

7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej.

1. Lokomotywy przewoźników kolejowych mogą poruszać się po wszystkich torach bocznic.
2. W czasie utrudnionych warunków atmosferycznych (np. silna mgła) ruchy manewrowe można wykonywać na podstawie podawanych sygnałów ręcznych i dźwiękowych z jednoczesnym podaniem polecenia przez radiotelefon.

8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona.

Użytkownik bocznic nie posiada własnych lokomotyw bocznicowych.

V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.

1. Podział bocznicy kolejowej na rejon manewrowe i zasady pracy manewrowej w tych rejonach.

Bocznica kolejowa BILBUD „Biskupice” stanowi jeden okręg nastawczy podzielony na dwa rejon manewrowe:

- 1) Rejon manewrowy I obejmujący tory nr: 83, 84, 85 oraz rozjazdy nr: 407, 408, 81, 84, 90, 91
- 2) Rejon manewrowy II obejmujący tory nr: 29, 30, 42, 43, 43a, 44, 45, 46, 47, 50, 51, 61, 61a, 62, 62a, 104, 104a oraz rozjazdy nr: 40, 41, 43, 44, 45, 46, 49, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 60, 71, 72.

W każdym z rejonów manewrowych bocznicy BILBUD „Biskupice” obowiązują następujące zasady pracy manewrowej:

- praca manewrowa wykonywana jest jedną lokomotywą manewrową;
- wykonywanie manewrów jednocześnie dwiema lokomotywami jest zabronione;
- kierowanie manewrami należy wyłącznie do obowiązków kierownika manewrów;
- wykonywanie manewrów i zaprzestanie ich zarządza każdorazowo kierownik manewrów;
- bezpośrednią koordynację i nadzór nad pracą manewrową sprawuje wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy;
- do obowiązków ustawiacza należy zabezpieczanie podstawionego taboru przed zbiegnięciem jak również usuwanie płozów hamulcowych w przypadku zabierania pojazdów kolejowych z bocznicy;
- odrzucanie jest zabronione;
- podczas pracy manewrowej ustawiacz znajduje się po stronie maszynisty, a podczas jazdy na łuku - po jego wewnętrznej stronie;
- podczas spychania składu ustawiacz zawsze musi zajmować miejsce na czołowym spychanym wagonie i zobowiązany jest obserwować drogę przebiegu – w przypadku wystąpienia zagrożenia podaje sygnał Rm 4 „Stój”;
- podczas pracy manewrowej zasadniczo obowiązuje porozumiewanie się przy użyciu sygnałów ręcznych i dźwiękowych.

2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy

Prędkość jazd manewrowych po torach bocznicy BILBUD „Biskupice” nie może przekraczać 15 km/h.

W następujących przypadkach należy ją ograniczyć:

- do 10 km/h:
 - podczas jazdy trakcją manewrową pchaną,
- do 5 km/h:
 - podczas jazdy składu manewrowego pojazdami kolejowymi naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym pojeździe kolejowym,

- do 3 km/h:
 - przy wjeździe do punktu napraw wagonów (tor nr 29, 30),
 - przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
 - w przypadku utrudnionej widoczności (np. mgła).

3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Na bocznicach BILBUD „Biskupice” pracę manewrową wolno wykonywać tylko sposobem odstawczym. Odrzucanie i grawitacyjne staczanie pojazdów kolejowych na torach bocznic jest zabronione.

4. Sprzęganie i rozprzęganie taboru.

1. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów (i innych pojazdów kolejowych) oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej wykonującej prace manewrowe.
2. Rozłączanie sprzęgów hamulcowych jak również zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonane tylko po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów.
3. Sprzęgi śrubowe nieużyte do sprzęgania taboru powinny być zawieszane tak aby nie zwisały niżej niż 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego).
4. Przy rozłączaniu sprzęgów hamulcowych należy uprzednio zamknąć ich zawory.
5. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu pojazdów wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spośród sprzęganego/rozprzęganego taboru.

5. Miejsce znajdowania się lokomotywy w składzie manewrowym

W czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa musi znajdować się na skraju składu. Umieszczenie czynnej lokomotywy między przetaczanymi wagonami (pojazdami kolejowymi) w czasie manewrów jest zabronione.

6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

1. Na bocznicach BILBUD „Biskupice” dopuszcza się obsługę w jednoosobowym składzie drużyny trakcyjnej (tylko maszynista).
2. Obsadę oraz szczegółowe warunki dotyczące wyposażenia drużyny trakcyjnej przewoźnika obsługującego bocznicę określają jego przepisy wewnętrzne.

7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

1. Na bocznicach BILBUD „Biskupice” dopuszcza się jednoosobowy skład drużyny manewrowej. Stanowi ją wówczas ustawiacz przewoźnika kolejowego (który pełni jednocześnie funkcję kierownika manewrów). W takim przypadku nie wolno przestawiać na hamulcu zespolonym składów manewrowych dłuższych niż 15 wagonów czteroosiowych.
2. Pracownicy drużyny manewrowej zatrudnieni przy manewrach podczas wykonywania pracy winni posiadać:
 - chorągiewkę sygnałową, a w porze nocnej (ciemnej) sprawną latarkę sygnałową,
 - gwizdek,
 - kask i rękawice ochronne,
 - kamizelkę ostrzegawczą,
 - białą kredę do znaczenia wagonów.

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

Na terenie bocznic BILBUD „Biskupice” bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych w jednej grupie wolno przetaczać grupy wagonów ładownych nieprzekraczające 8 osi rzeczywistych lub 28 osi rzeczywistych w przypadku wagonów próżnych.

9. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

Prace manewrowe na bocznicach realizowane są lokomotywą manewrową. Nie przewiduje się przetaczania taboru kolejowego siłą ludzką, ciągnikami drogowymi i podciągarkami wagonów.

10. Zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.

1. Zabezpieczenia wagonów (i innych pojazdów kolejowych) przed zbiegnięciem należy dokonać przed odprężeniem od lokomotywy.
2. Zabezpieczenia pojazdów kolejowych podstawianych na bocznicę dokonuje uprawniony pracownik drużyny manewrowej przewoźnika obsługującego bocznicę (kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy).
3. Pojazdy kolejowe pozostawione na bocznicach w jednej grupie winny być ze sobą sprzęgnięte.
4. Oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - 1) jeden pojazd - gdy grupa połączonych wagonów nie przekracza 10 wagonów,

- 2) dwóch skrajnych pojazdów - gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów,
3. Pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym.
4. Jeżeli w grupie taboru znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to niezależnie od zahamowania go należy grupę tę podpłozować od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia taboru.
5. W przypadku braku lub uszkodzenia hamulca ręcznego grupy wagonowe należy zabezpieczyć z obu stron płozami hamulcowymi.
5. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem klinów drewnianych lub uszkodzonych płozów hamulcowych.
6. Tabor niebędący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem, gdy posiada łożyska toczne, wieje silny wiatr oraz zawsze po zakończeniu manewrów.
7. Zabezpieczenie zdejmuje i odkręca hamulce ręczne uprawniony pracownik drużyny manewrowej (kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy), po połączeniu lokomotywy manewrowej z wagonami (innymi pojazdami kolejowymi).
8. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem i zdjęcie zabezpieczenia przy podstawianiu i zabieraniu pojazdów kolejowych z bocznicy odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

11. Gospodarka płozami hamulcowymi.

1. Rodzaj płóz hamulcowych używanych na bocznicach kolejowej BILBUD „Biskupice” jest dostosowany do typu szyn w torach bocznic.
2. Na terenie bocznic używane są płozy uniwersalne typu PL1 o szerokości 73 mm, pomalowane na kolor czerwony.
3. Płozy hamulcowe są opisane skrótem nazwy bocznic („PD”) i kolejnym numerem porządkowym.
4. Płozy nieużywane winny znajdować się:
 - 1) na stojaku płozowym zlokalizowanym przed budynkiem nastawni „PD” - 6 sztuk,
 - 2) na stojaku płozowym zlokalizowanym w punkcie napraw wagonów, przy torze nr 29 - 6 sztuk.
5. Za prawidłowe rozmieszczenie płozów hamulcowych na bocznicach kolejowej odpowiedzialny jest wyznaczony pracownik użytkownika bocznic kolejowej.
6. Nie wolno używać płóz hamulcowych nieprzepisowych lub uszkodzonych.

7. Pracownicy użytkownika bocznic oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę winni zwracać uwagę na właściwą ilość płozów oraz ich umiejscowienie aby ustrzec przed kradzieżą oraz niewłaściwym użytkowaniem przez osoby nieupoważnione, gdyż mogą stanowić one zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W razie zauważonych nieprawidłowości, braków, uszkodzeń należy zgłosić je Zarządowi Spółki.

12. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.

Na bocznicę BILBUD „Biskupice” nastawianie zwrotnic rozjazdów nr: 408, 81, 84 należy do obowiązków dyżurnego ruchu nastawni „PD”. Zwrotnicę nr 407 nastawia dyżurny ruchu ZBA stacji Zabrze Biskupice. Pozostałe zwrotnice rozjazdów na terenie bocznicy nastawia ustawiacz przewoźnika kolejowego (lub na jego polecenie manewrowy).

VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

1. Praca manewrowa na bocznicy kolejowej BILBUD „Biskupice” organizowana jest według wskazań określonych w niniejszym regulaminie lub wyraźnych żądań użytkownika bocznicy kolejowej przekazanych ustnie kierownikowi manewrów. Wykonywana jest przez uprawnionego pracownika przewoźnika (ustawiacza, kierownika pociągu) i lokomotywę manewrową przewoźnika w oparciu o obowiązujące na bocznicy przepisy wewnętrzne.
2. Nadzór nad wykonywaniem pracy manewrowej jest sprawowany przez:
 - dyżurnego ruchu nastawni „PD” – w rejonie manewrowym pierwszym;
 - wyznaczoną przez Zarząd Spółki osobę w rejonie manewrowym drugim,a kierowanie manewrami należy w każdym przypadku do obowiązków kierownika manewrów.
3. Praca manewrowa na terenie bocznicy jest wykonywana lokomotywą przewoźnika obsługującą bocznice. Należy ją tak planować i organizować, aby była wykonywana w sposób sprawny, bezpieczny i zgodny z obowiązującymi przepisami.
4. Właściwe planowanie i organizowanie pracy manewrowej umożliwia sprawne wykonywanie i realizowanie planu pracy manewrowej oraz zapewnia bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy manewrach jak również innych osób niezaangażowanych bezpośrednio w pracę manewrową.

2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Celem wykonywania pracy manewrowej jest:

- 1) podstawianie i zabieranie pojazdów kolejowych z napędem oraz pojazdów kolejowych bez napędu celem wykonania czynności naprawczych bądź przeglądowych na bocznicy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica”.
- 2) podstawianie i zabieranie pojazdów kolejowych bez napędu po wykonanych czynnościach utrzymaniowych w punkcie napraw wagonów (tory nr 29 i 30),
- 3) podstawianie i zabieranie składów manewrowych z bocznicy Fortum Silesia S.A.
- 4) odstawianie pojazdów kolejowych na tory postojowe,
- 5) podstawianie wagonów do realizacji czynności ładunkowych.

3. Czynności naprawcze oraz zasady obsługi punktów naprawczych bocznicy.

Naprawy i przeglądy pojazdów kolejowych bez napędu odbywają się zasadniczo w punkcie napraw zlokalizowanym na torach nr 29 i 30 bocznicy BILBUD „Biskupice”. Punkt ten jest obsługiwany przez drużynę manewrową i lokomotywę manewrową przewoźnika zgodnie z otrzymanymi dyspozycjami.

4. Ważenie pojazdów kolejowych.

Wagony (i inne pojazdy kolejowe) na boczniczy nie podlegają ważeniu (z uwagi na brak czynnej wagi wagonowej).

5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

5.1. W czasie złych warunków atmosferycznych w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrowy tabor mógł być zatrzymany przed przeszkodą.

5.2. Pracę manewrową w złych warunkach atmosferycznych należy wykonywać z prędkością bezpieczną w zależności od widoczności drogi przebiegu dla manewrów, włącznie z przerwaniem pracy manewrowej.

5.3. Szczególną ostrożność należy zachować przy zbliżaniu się do punktów naprawczych i innych miejsc w których pracują ludzie.

5.4. Przygotowanie boczniczy do pracy w warunkach zimowych.

Przygotowanie boczniczy do walki ze śniegiem i mrozem należy do obowiązków wyznaczonego przedstawiciela użytkownika boczniczy, który w tym zakresie powinien dopilnować wykonania przez przydzielonych do tych zadań pracowników:

- 1) naprawy i zabezpieczenia przed działaniem śniegu i mrozu wszystkich urządzeń kolejowych na boczniczy;
- 2) przeszkolenia pracowników zatrudnionych przy akcji odśnieżania;
- 3) zaopatrzenia pracowników w ciepłą odzież;
- 4) rozprowadzenia sprzętu i materiałów potrzebnych do walki ze śniegiem i mrozem;
- 5) zapewnienia dodatkowych sił roboczych do odśnieżania boczniczy przy dużych opadach śnieżnych.

5.5. W czasie opadów śniegu i silnych mrozów wyznaczony przedstawiciel użytkownika boczniczy kieruje całą akcją, której celem powinno być utrzymanie ciągłości ruchu na boczniczy. W tym celu należy skontrolować przydzielonych pracowników z:

- 1) oczyszczania ze śniegu i lodu rozjazdów;
- 2) smarowania zwrotnic rozjazdów olejem zimowym;
- 3) posypywania piaskiem oblodzonych torów i międzytorzy.

5.6. Do odmrażania zwrotnic nie wolno używać soli.

5.7. Pracownik wyznaczony do kierowania akcją walki ze śniegiem i mrozem powinien w okresie przygotowawczym do zimy przeprowadzić dodatkowe przeszkolenie

pracowników ze sposobu postępowania i zachowania się podczas wykonywania prac związanych z odśnieżaniem torów i rozjazdów w okresie zimowym.

5.8. Pracownicy zatrudnieni przy odśnieżaniu torów i rozjazdów muszą być pouczeni jak zachowywać się na torach ze wskazaniem bezpiecznych miejsc, na które należy schodzić w czasie przejazdu taboru.

5.9. W czasie silnych zamieci śnieżnych, ograniczonej widoczności oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu winno odbywać się tylko wtedy gdy na bocznicach nie odbywa się praca manewrowa.

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

6.1. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego / naprawczego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów itp.), kierujący manewrami powinien niezwłocznie powiadomić przedstawiciela użytkownika bocznic.

6.2. Kierownik manewrów przewoźnika przed mającą nastąpić jazdą manewrową z pojazdami kolejowymi lub jazdy luzem lokomotywy manewrowej przewoźnika po zgłoszone przez użytkownika bocznic do zabrania pojazdy kolejowe po czynnościach utrzymaniowych / ładunkowych sprawdza czy są zachowane bezpieczne warunki do jazdy.

6.3. Należy zachować szczególną ostrożność przy zbliżaniu się do znajdujących się na bocznicach urządzeń, sygnałów Z1 „Stój”, Z1wk „Stój, wykolejnic na torze”.

6.4. W razie stwierdzenia przeszkód do jazdy manewrowej, jazdę manewrową należy zatrzymać.

6.5. Przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności naprawcze bądź ładunkowe kierujący manewrami powinien:

- 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności naprawczych / ładunkowych;
- 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i innych przedmiotów;
- 3) sprawdzić, czy pomiędzy pojazdami kolejowymi nie znajdują się ludzie;
- 4) sprawdzić, czy na torach nie ma części taborowych, przyborów, narzędzi lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie;
- 5) sprawdzić, czy znajdujący się na placu materiał znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięciem się w czasie przejazdu taboru.

6.6. Po stwierdzeniu przez uprawnionego pracownika przewoźnika (kierownika manewrów), że nie są prowadzone żadne prace utrzymaniowe, ładunkowe lub

pozostawione przedmioty nie stwarzają zagrożenia dla jazdy manewrowej, może on podać sygnał zezwalający na jazdę.

6.7. Inne postanowienia:

- 1) zwrotnicy nie wolno przekładać, gdy jest zajęta przez tabor lub gdy nadjeżdżający tabor znajduje się w bezpośredniej bliskości zagrażającej bezpieczeństwu pracy;
- 2) nie wolno sprzęgać wagonów będących w ruchu, w rejonie całej bocznicy;
- 3) podawanie sygnału spomiędzy lokomotywy i innych pojazdów kolejowych w składzie lub spomiędzy pojazdów jest zabronione;
- 4) sposób porozumiewania się na torach:
 - przy pomocy sygnałów ręcznych i dźwiękowych;
 - przy użyciu radiotelefonu – pomocniczo pomiędzy pracownikami drużyny trakcyjnej i manewrowej przewoźnika kolejowego;
- 5) sposób ostrzegania pracowników:
 - podawanie sygnałów dźwiękowych;

Pewność odebrania sygnału jest wtedy, gdy ostrzegany pracownik usunie się z toru, po którym ma jechać tabor.

6.8. Sprawdzenie, czy czynności utrzymaniowe zostały zakończone i czy nie ma przy pojazdach kolejowych urządzeń zagrażających bezpieczeństwu pracy manewrowej należy do obowiązków kierownika manewrów.

6.9. Wszystkie przedmioty powinny być odsunięte od toru z zachowaniem odległości co najmniej:

- 1) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny - materiały w pryzmach (węgiel, tłuczeń, kamienie, piasek itp.),
- 2) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny - wszelkie przedmioty niebędące materiałami sypkimi.

VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

1. Przyjmowanie pojazdów kolejowych na punkcie zdawczo-odbiorczym.

1. Odbiór wstawianych przez przewoźnika na bocznicy kolejowej BILBUD „Biskupice” pojazdów kolejowych odbywa się na torach nr 83, 84 i 85 (bądź innym torze wskazanym przez pracownika użytkownika bocznicy wyznaczonego do jej obsługi).
2. Do kwitowania przyjmowanych i przekazywanych pojazdów kolejowych ze strony użytkownika bocznicy upoważniony jest wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy, ze strony przewoźnika uprawniony pracownik przewoźnika (ustawiacz, kierownik pociągu).
3. Przekazywanie pojazdów kolejowych odbywa się na podstawie dokumentu przekazania sporządzonego przez przewoźnika kolejowego.
4. Po przekazaniu pojazdów kolejowych pracownik przewoźnika kolejowego wpisuje do dokumentu przekazania godzinę podstawienia i podpisuje go, a odbierający pojazdy podpisuje po sprawdzeniu prawidłowości zapisów.
5. Dokument przekazania stanowi podstawę do ustalania czasu pobytu pojazdów w dyspozycji użytkownika bocznicy, dlatego też wszystkich zapisów i skreśleń należy dokonywać starannie tak, aby były one czytelne. Przyczyna skreślenia powinna być w wykazie opisana i potwierdzona czytelnym podpisem dokonującego skreślenia.
6. Szczegółowe procedury przekazywania pojazdów kolejowych przybyłych na bocznicy oraz wzory dokumentów przekazania zawarte są w odrębnych przepisach przewoźników lub porozumieniach zawartych pomiędzy użytkownikiem bocznicy a przewoźnikami kolejowymi.

2. Przekazywanie pojazdów kolejowych po wykonaniu czynności naprawczych na punkt zdawczo-odbiorczy.

1. Zdawanie pojazdów kolejowych przez użytkownika bocznicy kolejowej BILBUD „Biskupice” pojazdów kolejowych odbywa się na torach nr 83, 84 i 85 (bądź innym torze wskazanym przez upoważnionego pracownika użytkownika bocznicy).
2. Każdorazowe przekazywanie wagonów przewoźnikowi należy do obowiązków wyznaczonego pracownika użytkownika bocznicy i kierownika manewrów (ze strony przewoźnika kolejowego).
3. Przekazywanie pojazdów kolejowych odbywa się, na podstawie dokumentu przekazania sporządzonego przez użytkownika bocznicy. Dokument zdawczy należy doręczyć pracownikowi przewoźnika, który kwituje jego odbiór.

4. Zabieranie z bocznic pojazdów kolejowych odbywa się zgodnie z procedurami określonymi w porozumieniach zawartych z przewoźnikami.

3. Inne postanowienia związane z przyjmowaniem lub przekazywaniem pojazdów kolejowych.

1. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń przy zdawaniu pojazdów kolejowych przedstawiciel użytkownika bocznic jest zobowiązany odnotować to w druku R-25 / R-26 (lub odpowiedniku) w rubryce „Uwagi” potwierdzając to swoim podpisem i przedkładając go do podpisu kierownikowi manewrów dokonującemu obsługi bocznic.
2. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń w pojazdach odbieranych przez przewoźnika, a niestwierdzonych przy podstawieniu, usterki w druku R-27 / R-28 (lub odpowiedniku) wpisuje kierownik manewrów, potwierdzając swoim podpisem i przedkłada je do podpisu przedstawicielowi użytkownika bocznic.
3. W dokumentach zdawczych zapisów i skreśleń należy dokonywać starannie, tak aby były one czytelne. Przyczyna skreślenia powinna być opisana i potwierdzona czytelnym podpisem dokonującego skreślenia. Zabrania się dokonywania poprawek poprzez wymazywanie, wykrobywanie itp.
4. W przypadku nieobecności upoważnionego przedstawiciela użytkownika bocznic przy przekazywaniu pojazdów kolejowych kierownik manewrów przewoźnika kolejowego wpisuje w dokumentacji zdawczej uwagę o następującej treści: *„Przedstawiciel bocznic nieobecny. Data Godzina Podpis ustawicza”*. Umieszczenie tej uwagi jest jednoznaczne z przyjęciem podstawionych wagonów bez zastrzeżeń.

VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Bocznicą BILBUD „Biskupice” nie uczestniczy w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej.

Nie dotyczy.

2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicach kolejowej.

Nie dotyczy.

3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.

Nie dotyczy.

4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.

Nie dotyczy.

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

1. Utrzymanie torów, rozjazdów i urządzeń srk w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ludzi i taboru kolejowego zapewnia użytkownik bocznic, który do tych prac zatrudnia toromistrza (lub innego uprawnionego pracownika) i automatyka urządzeń srk. Na bocznic BILBUD „Biskupice” dopuszcza się zlecenie nadzoru nad stanem infrastruktury kolejowej wyspecjalizowanym podmiotom zewnętrznym.
2. Jeden raz w roku użytkownik bocznic zleca osobie (lub firmie) wykonanie przeglądu układu torowego i urządzeń srk bocznic zgodnie z ustawą *Prawo budowlane*.
3. Użytkownik bocznic powinien prowadzić *Książkę obiektu budowlanego*, w której dokumentowane są zapisy przeprowadzonych badań i kontroli stanu technicznego bocznic oraz remontu i przebudowy w okresie użytkowania obiektu budowlanego.
4. Wszelkie roboty związane z naprawą torów i urządzeń srk wchodzących w skład bocznic wykonuje użytkownik bocznic lub zleca ich wykonanie wybranej firmie zewnętrznej.
5. Jeżeli stan techniczny bocznic zagraża bezpieczeństwu ruchu, organ kontrolny lub obsługujący bocznicę może zarządzić wstrzymanie dokonywania obsługi bocznic, powiadamiając o tym na piśmie użytkownika bocznic.
6. Nadzór nad bezpieczeństwem przewidziany Ustawą o transporcie kolejowym sprawuje Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Katowicach.
7. Oględziny i konserwacja zwrotnic rozjazdów należą do obowiązków pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje (np. toromistrza), za wyjątkiem oględzin rozjazdów w rejonie manewrowym I, które należą do obowiązków dyżurnego ruchu nastawni „PD”. Konserwacja zamków zwrotnicowych i wykolejnicowych należy do obowiązków automatyka urządzeń srk.
8. Bieżące sprawdzenie stanu torów, widoczności sygnałów oraz dokonywanie oględzin rozjazdów wykonuje uprawniona osoba, zgodnie z postanowieniami instrukcji „Przepisy wewnętrzne utrzymania infrastruktury kolejowej i bocznic normalnotorowych ISd”.
9. Obchodu torów bocznic dokonywane są przez uprawnionego pracownika użytkownika bocznic, z częstotliwością określoną w „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach”.
10. Pomiary torów i rozjazdów, wraz z wpisem do „Książki kontroli stanu toru” i arkuszy badania technicznego rozjazdów należy dokonywać przez osobę posiadającą stosowne uprawnienia, zgodnie z postanowieniami „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach”.

11. O wszystkich uszkodzeniach i wykonywaniu robót torowych uniemożliwiających obsługę bocznic należy powiadomić Zarząd Spółki, który następnie informuje przewoźnika kolejowego oraz podejmuje stosowne działania.
12. Zgłaszający usterki jak i wykonawca robót torowych i w urządzeniach srk dokonują odpowiednich wpisów do dokumentacji prowadzonej na bocznicach.
13. Dziennik oględzin rozjazdów, Książka kontroli obchodów, Książka kontroli stanu toru, Książka kontroli urządzeń srk, arkusze badania technicznego rozjazdów i Dziennik rozmów telefonicznych znajdują się w budynku nastawni „PD”, gdzie uprawnieni pracownicy dokonują na bieżąco właściwych wpisów.

X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicę (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicę).

1. Pracownicy użytkownika bocznicę kolejowej, przewoźników kolejowych oraz pracownicy firm zewnętrznych zatrudnionych na bocznicę, których praca związana jest bezpośrednio z ruchem kolejowym winni spełniać następujące wymagania kwalifikacyjne:
 - 1) kierownik manewrów w składzie drużyny manewrowej - pracownik przewoźnika obsługującego bocznicę posiadający uprawnienia ustawiacza (lub kierownika pociągu),
 - 2) manewrowy – pracownik przewoźnika obsługującego bocznicę,
 - 3) prowadzący pojazdy trakcyjne podczas manewrów - maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicę kolejowej (pracownik przewoźnika obsługującego bocznicę),
 - 4) pracownik odpowiedzialny za utrzymanie nawierzchni na bocznicę kolejowej – toromistrz (lub inna osoba posiadająca wymagane kwalifikacje np. uprawnienia budowlane w specjalności: linie, węzły i stacje kolejowe),
 - 5) pracownik odpowiedzialny za utrzymanie urządzeń zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym na bocznicę kolejowej – automatyk (lub inna osoba posiadająca wymagane kwalifikacje np. uprawnienia budowlane w specjalności: urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym).
2. Wszelkie wymagania związane z kwalifikacjami, egzaminami oraz pouczeniami okresowymi pracowników na stanowiskach kolejowych obsługujących bocznicę BILBUD „Biskupice” (dyżurny ruchu, toromistrz, automatyk, ustawiacz, kierownik pociągu, manewrowy, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicę kolejowej) określone są aktualnie obowiązującym 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 (Dz. U. z 2015 r. poz. 46).
3. Wszelkie wymagania związane z kwalifikacjami, egzaminami oraz pouczeniami okresowymi pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynisty określone są w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 211 z późn. zm.) oraz Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r. poz. 212 z późn. zm.).

XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego boczniczy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na boczniczy ruchem kolejowym).

1. Obowiązki dyżurnego ruchu:

- wraz z dyżurnym ruchu ZBA prowadzi ruch kolejowy pomiędzy bocznicą i torami stacji Zabrze Biskupice;
- nadzoruje pracę manewrową w podległym okręgu nastawczym;
- uzgadnia z kierownikiem manewrów plan pracy manewrowej;
- nastawia zwrotnice rozjazdów 408, 81 i 84;
- obsługuje urządzenia łączności i radiołączności;
- wydaje za pokwitowaniem klucze od zamków zwrotnicowych i wykolejnicowych;
- prowadzi dokumentację posterunku;
- dokonuje oględzin rozjazdów I rejonu manewrowego;
- w razie zaistnienia zdarzenia kolejowego podejmuje stosowne działania, zgodnie z obowiązującymi przepisami wewnętrznymi.

2. Obowiązki kierownika manewrów (ustawiacza, kierownika pociągu):

- zapoznaje się z poleceniami nadzorującego pracę manewrową (dyżurnego ruchu boczniczy) oraz wyznaczonego pracownika użytkownika boczniczy;
- zapoznaje się ze stanem torów odnośnie usytuowania taboru w granicach ukresów i zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem;
- ustala plan pracy manewrowej i zapoznaje z nim pracowników drużyny trakcyjnej oraz pozostałych pracowników drużyny manewrowej;
- realizuje i kieruje pracą manewrową na terenie boczniczy;
- przygotowuje drogi przebiegu na terenie boczniczy;
- odpowiada za właściwe zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem;
- sprzęga i odprzęga od składu lokomotywę manewrową;
- przestawia dźwignie nastawiacza hamulcowego „ładowny” - „próżny”;
- przeprowadza oględziny techniczne;
- wstrzymuje pracę manewrową w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa;
- w razie wypadku z taborem bądź ludźmi wstrzymuje pracę manewrową, udziela pierwszej pomocy poszkodowanym i powiadamia Prezesa Zarządu BILBUD (celem podjęcia dalszych działań);
- bierze udział w czynnościach związanych z przekazaniem pojazdów kolejowych na bocznicę i z boczniczy.

3. Obowiązki manewrowego:

- zgłasza się u kierownika manewrów w przepisowym ubraniu i z wymaganym wyposażeniem;
- wykonuje polecenia kierownika manewrów, w szczególności:
 - sprzęga i rozsprzęga tabor;
 - zabezpiecza pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem;
 - przestawia zwrotnice przystosowane do ręcznego przestawiania;
- powtarza sygnały pozostałych członków drużyny manewrowej w razie potrzeby;
- oddala się z miejsca pracy tylko za zgodą kierującego manewrami.

4. Obowiązki maszynisty:

- wykonuje czynności związane z działaniem lokomotywy celem wykonania prac manewrowych lub jazd luzem lokomotywą;
- uczestniczy w przeprowadzaniu wymaganych prób hamulca;
- obserwuje sygnały podawane przez drużynę manewrową i ściśle się do nich stosuje;
- obserwuje nastawioną drogę przebiegu dla jazd manewrowych;
- obserwuje rozstawienie taboru znajdującego się na sąsiednich torach, jego ruchy oraz wolność ukresów;
- utrzymuje lokomotywę w należyтым stanie technicznym oraz właściwie ją obsługuje w trakcie pracy.

5. Obowiązki toromistrza (lub innego uprawnionego pracownika):

- utrzymuje nawierzchnię torów z największą starannością, w stanie całkowitej przydatności eksploatacyjnej zapewniającej bezpieczeństwo przetaczanego taboru; wszelkie usterki, braki i niedokładności bezwzględnie usuwa;
- wykonuje obchody torów i oględziny rozjazdów;
- dokonuje wpisów w dokumentacji bocznic;
- nadzoruje:
 - właściwe osygnalizowanie miejsca robót,
 - odwodnienie podtorza,
 - utrzymanie podsypki umożliwiającej przepuszczalność i odpływ wody,
 - podbicie i obsypanie podsypką podkładów,
 - dokręcanie śrub i wkrętów i zabezpieczenie ich odpowiednimi smarami przed wpływem szkodliwych warunków atmosferycznych,
 - odchwaszczanie torowiska;
- odpowiada za bezpieczeństwo przy prowadzonych robotach torowych,
- prowadzi książki kontroli obchodów, książki kontroli stanu toru i arkusze badań technicznych rozjazdów.

Na bocznicę BILBUD „Biskupice” dopuszcza się wykonywanie obowiązków toromistrza osobę posiadającą uprawnienia budowlane w specjalności: linie, węzły i stacje kolejowe.

6. Obowiązki automatyka urządzeń srk:
 - przeprowadza konserwację zamków trzpieniowych i wykolejnicowych; tras pędniowych, rygła mechanicznego, napędów zwrotnicowych mechanicznych, naprężaczy, dźwigni zwrotnicowych i ryglowych; wszelkie usterki bezwzględnie usuwa;
 - dokonuje wpisów w dokumentacji bocznicy.

7. Obowiązki osoby z uprawnieniami budowlanymi w specjalności: linie, węzły i stacje kolejowe:
 - dokonuje kontroli, oceny torów i rozjazdów przez wykonanie pomiarów bezpośrednich sprzętem pomiarowym, przeprowadza badania techniczne rozjazdów,
 - przeprowadza przeglądy roczne i pięcioletnie, zgodnie z przepisami ustawy Prawo Budowlane.

8. Obowiązki pracownika użytkownika bocznic kolejowej wyznaczonego do nadzoru bocznic:
 - nadzoruje czynności związane z przyjmowaniem pojazdów kolejowych na bocznicę i z bocznicy,
 - zapewnia szybką pomoc w przypadku zaistnienia wypadku na bocznicy,
 - w czasie opadów śniegu i silnych mrozów kieruje akcją, dla utrzymania ciągłości ruchu na bocznicy,
 - nadzoruje prowadzoną dokumentację bocznicy (Dziennik oględzin rozjazdów, Książka kontroli stanu torów, Książka kontroli urządzeń srk, Książka kontroli obchodu torów, Dziennik rozmów telefonicznych),
 - kontroluje stan bezpieczeństwa na bocznicy,
 - prowadzi nadzór nad zapoznaniem z postanowieniami niniejszego regulaminu oraz przepisów wewnętrznych obowiązujących na bocznicy osób związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na bocznicy,
 - utrzymuje regulamin w stanie aktualnym,
 - dokonuje wpisów w Książce obiektu budowlanego.

9. Każdy pracownik na bocznic BILBUD „Biskupice” na polecenie przełożonego zobowiązany jest do wykonywania wszelkich prac na terenie bocznicy, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami i kwalifikacjami.

XII. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.

1. Zdarzeniem nazywamy poważny wypadek, wypadek lub incydent.
2. Za wypadek kolejowy uważa się niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.
3. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub zdarzeniem mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub zarządzanie bezpieczeństwem:
 - 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannym lub
 - 2) powodujący zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln euro.
4. Incydent to jest każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek związane z ruchem taboru kolejowego i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
5. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy na terenie bocznic pojazd ten należy natychmiast zatrzymać.
6. **O zaistnieniu zdarzenia na terenie bocznic należy** za pomocą wszelkich dostępnych środków niezwłocznie **powiadomić Prezesa Zarządu Spółki (tel. 516 147 926)**. Zgłaszając zdarzenie należy podać miejsce, czas, zwięzły opis oraz jego skutki. Brak możliwości podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.
7. Dalsze postępowanie należy prowadzić w oparciu o postanowienia obowiązującej na bocznicach „Instrukcji postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym”.
8. **Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadku jest zabronione.**
9. Pracę manewrową po zaistnieniu zdarzenia można wznowić dopiero po uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.

XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejowa jest połączona, przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową oraz użytkowników bocznic kolejowych.

1. Zarządca infrastruktury kolejowej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach,
ul. Nakielska 3,
40-600 Tarnowskie Góry
tel. 32 719 14 37,
32 719 24 27 lub
698 689 799

2. Przewoźnicy kolejowi:

Wszyscy licencjonowani przewoźnicy kolejowi.

3. Użytkownik bocznic kolejowej:

BILBD AB Sp. z o.o.

ul. Polna 30
42-530 Dąbrowa Górnicza
Prezes Zarządu - tel. 516 147 926

4. Wykaz telefonów alarmowych:

Centrum powiadamiania ratunkowego - tel. 112
Policja - tel. 997
Straż Pożarna - tel. 998
Pogotowie ratunkowe - tel. 999

XIV. Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin został opracowany w 7 egzemplarzach, które otrzymują:

- BILBUD – 3 egz.
- PKP PLK S.A. ZLK w Tarnowskich Górach – 2 egz.
- DB CARGO Polska S.A. - 1 egz.
- zapas – 1 egz.

2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

- 2.1. Utrzymanie regulaminu (wyciągów) w stanie aktualnym należy do obowiązków użytkownika bocznicy.
- 2.2. Pracownicy powinni zgłaszać niezwłocznie wszelkie zauważone braki, niejasności postanowień regulaminu.
- 2.3. W razie zamierzenia uruchomienia nowych urządzeń sterowania ruchem lub wprowadzenia zmian w istniejących układach torowych itp. albo wejścia w życie nowych przepisów i instrukcji służbowych, użytkownik bocznicy kolejowej powinien w każdym przypadku zbadać, czy i w jakim zakresie regulamin wymaga zmiany.
- 2.4. Użytkownik bocznicy kolejowej na podstawie materiałów własnych i projektów poprawek otrzymanych, zestawia wykaz zmian i uzupełnień do regulaminu (projektu). Przy uzgadnianiu projektu zmian obowiązują zasady jak przy opracowaniu regulaminu.
- 2.5. Zmiany i uzupełnienia do regulaminu o treści wiążącej się ze sobą powinny być wprowadzone jednocześnie do wszystkich części regulaminu, załączników i planów.
- 2.6. Zmiany niewymagające wymiany planów lub schematów wprowadza się odręcznie, wpisując je starannie i czytelnie długopisem (atramentem), po przekreśleniu kolorem czerwonym tekstu poprzedniego w taki sposób, aby go można było odczytać.
- 2.7. Wszystkie zmiany powinny być wpisywane jednym kolorem tuszu (atramentu). Każdą zmianę w tekście oznacza się na marginesie kartki numerem kolejnym, koloru czerwonego w kółku, zgodnie z numerem bieżącym zaznaczonym w skorowidzu zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu.

3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

- 3.1. Pracę związaną z transportem kolejowym na bocznicy należy wykonywać ściśle według postanowień niniejszego regulaminu oraz zgodnie ze szczegółowymi zasadami i warunkami prowadzenia ruchu kolejowego, instrukcjami

i zarządzeniami obowiązującymi na boczniczy, przepisami BHP oraz zarządzeniami wewnętrzzakładowymi, które jednak nie mogą być sprzeczne z instrukcjami obowiązującymi na boczniczy.

3.2. Niniejszy regulamin obowiązuje od daty zatwierdzenia go przez Zarząd Spółki.

3.3. Niniejszy regulamin i ewentualne zmiany w nim dokonane, powinni przyjąć do wiadomości za własnoręcznym podpisem pracownicy użytkownika boczniczy oraz pracownicy zatrudnionych firm zewnętrznych, związani z pracą techniczno - ruchową oraz eksploatacyjną boczniczy i jej utrzymaniem.

