

BILBUD Artur Bilewicz
ul. Polna 30
42-530 Dąbrowa Górnicza

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
BILBUD LOKOMOTYWOWNIA „ROKITNICA”

Do użytku służbowego

Egz. Nr

Zabrze, 2018 r.

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
BILBUD LOKOMOTYWOWNIA „ROKITNICA”**

O P R A C O W A Ł :

.....

U Z G O D N I O N O :

DB CARGO POLSKA S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ważny od dnia..... r

Z A T W I E R D Z A M :

dnia _____ r _____

Regulamin sporządzono w **7** jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera **39** stron

Spis działek Regulaminu

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

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.	14
1. Wjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z torów stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	14
2. Wyjazd składów manewrowych z torów bocznicy na tory stacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	15
IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.	16
1. Podstawianie pojazdów kolejowych na bocznicę kolejową.	16
2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.	16
3. Masa hamująca składów manewrowych.	16
4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.	16
5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.	16
6. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po bocznicy.	17
7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.	17
8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona.	17
V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.	18
1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe i zasady pracy manewrowej w tych rejonach.	18
2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy	18
3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	18
4. Sprzęganie i rozprzęganie taboru.	19
5. Miejsce znajdowania się lokomotywy w składzie manewrowym.	19
6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.	19
7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.	19
8. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.	20
9. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.	20
10. Zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.	20
11. Gospodarka płozami hamulcowymi.	21
12. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.	21
VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.	22
1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.	22
2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.	22
3. Czynności naprawcze oraz zasady obsługi punktów naprawczych bocznicy.	22
4. Ważenie pojazdów kolejowych.	22
5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.	23

6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów naprawczych.	24
VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.....	26
1. Przyjmowanie pojazdów kolejowych na punkcie zdawczo-odbiorczym.	26
2. Przekazywanie pojazdów kolejowych po wykonaniu czynności naprawczych na punkt zdawczo-odbiorczy.....	26
3. Inne postanowienia związane z przyjmowaniem lub przekazywaniem pojazdów kolejowych.	27
VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	28
1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznicy kolejowej.	28
2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicy kolejowej.	28
3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.....	28
4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.....	28
IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.	29
X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy).....	30
XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym).	31
XII. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.	34
XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona, przewoźników kolejowych obsługujących bocznice kolejową oraz użytkownika bocznicy kolejowej.	35
XIV. Postanowienia końcowe.....	36
1. Rozdzielnik regulaminu.	36
2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.....	36
3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.....	36
XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	39

Załączniki:

- Plan schematyczny bocznicy 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 bocznic kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. Ml. 2010 nr 3 poz. 8 z dnia 26 lutego 2010 r.).

1.2. Regulamin pracy bocznic kolejowej opracowany został na podstawie:

- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2017 r. poz. 2117 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 2018 r. poz. 1202),
- 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 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015 r. poz. 46),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744),
- 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 bocznic kolejowej. Regulamin pracy bocznic kolejowej obejmuje postanowienia regulujące prawidłowe i bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na terenie bocznic. Regulamin

przedstawia warunki miejscowe (lokalne) panujące na boczniczy oraz ich wpływ na bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu pracy manewrowej.

2. Podstawa prawna eksploatacji boczniczy kolejowej.

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

Nr świadectwa	Wyrób
B/2006/0144/BK/0390	tor kolejowy z szyn typu S49
B/2006/0138/BK/0390	nawierzchnia drogowa skrzyżowania linii kolejowej z drogą kołową w jednym poziomie z prefabrykowanymi płytami żelbetowymi typu CBP
B/2006/0142/BK/0390	rozjazd zwyczajny Rz typu S49-190-1:9
U/2006/0136/BK/0390	mechaniczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym

2.2. Użytkownikiem boczniczy kolejowej BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” w rozumieniu art. 4 pkt. 10a ustawy o transporcie kolejowym jest przedsiębiorstwo BILBUD Artur Bilewicz (zwane w dalszej części w skrócie: BILBUD) na podstawie tytułu prawnego użytkownika wieczystego nieruchomości gruntowej, na której położona jest bocznicza.

3. Zakres obowiązywania regulaminu.

3.1. Regulamin obejmuje w swym zakresie sprawy techniczno – ruchowe, ogólnoeksploatacyjne, bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie boczniczy, utrzymania, konserwacji torów i rozjazdów, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz inne wynikające z warunków miejscowych.

3.2. Postanowienia Regulaminu pracy boczniczy kolejowej obowiązują:

- pracowników boczniczy kolejowej, których praca związana jest z ruchem kolejowym,
- przewoźników kolejowych dokonujących obsługi boczniczy kolejowej,
- pracowników podmiotów gospodarczych zajmujących się utrzymaniem boczniczy kolejowej,
- innych pracowników wykonujących czynności na terenie boczniczy.

4. Użytkownik boczniczy kolejowej.

Użytkownikiem boczniczy jest przedsiębiorstwo: BILBUD Artur Bilewicz (zwane w dalszej części regulaminu również Przedsiębiorstwem).

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

Adres boczniczy : 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.

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

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

II. Opis techniczny bocznic kolejowej.

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

- 1.1. Bocznicą BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” odgałęzia się na rozjeździe nr 42 od toru nr 42 bocznic kolejowej „Biskupice” użytkownika DB CARGO Polska S.A.
- 1.2. Bocznicą „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.
- 1.3. Styk przedgigicowy rozjazdu nr 42 stanowi km 0,000 bocznic BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica”.
- 1.4. Koniec rozjazdu nr 42 stanowi granicę utrzymania.

2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznicą nie posiada okręgów nastawczych i posterunków ruchu.

3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Przewoźnik kolejowy podstawia i odbiera pojazdy kolejowe z torów 32 i 33 (hala napraw) oraz toru nr 38.

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 użyteczna w wag. czteroosiowych
		Ogólna			Budowlana			Użyteczna			
		od	do	metrów	od	do	metrów	od	do	metrów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
31	komunikacyjny	PR42	PR34	145	KR42	PR34	118	-	-	-	-
32	naprawczy	PR35	KO	216	KR35	KO	189	UR35	Z1	167	
33	naprawczy	PR34	KO	243	KR34	KO	216	UR34	Z1	196	
38	odstawczy	PR34	KO	232	KR35	KO	178	UR35	Z1	156	

Oznaczenia: PR – początek rozjazdu; KR – koniec rozjazdu; UR - ukres rozjazdu; KO- kozioł oporowy; Z1- sygnał Z1;

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
31			1,4 3,6	100 45	R34	
32			3,6 1,8 1,79	28,59 94,41 93	KO	
33			3,6 1,8 1,79	55,59 94,41 93	KO	
38			3,6 4,0 3,49	53,16 92,84 86	KO	

Oznaczenia: R – rozjazd; KO- koziół oporowy

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

5.1. Wykaz zwrotnic na bocznicach

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ rozjazdu	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób przestawiania	Oświetlenie zwrotnicy	UWAGI
1	2	3	4	5	6
34	RZP S49-190-1:9, S	na R35	ręcznie	nie	
35	RZP S49-190-1:9, S	na T32	ręcznie	nie	
42	RZP S49-190-1:9, S	na R43	ręcznie	nie	

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

5.2. Wykaz wykolejnic na bocznicy.

Nr wykolejnicy	Lokalizacja	Zasadnicze położenie	Sposób przestawiania	UWAGI
1	2	3	4	5
20	T31 w km 0,099	nałożona na główkę szyny	ręcznie	klucz znajduje się u wyznaczonego pracownika użytkownika bocznicy „Biskupice” DB CARGO Polska S.A.
21	T31 w km 0,141	nałożona na główkę szyny	ręcznie	klucz znajduje się u wyznaczonego pracownika lokomotywowni

Oznaczenia: T – tor

5.3. Oględziny i utrzymanie rozjazdów w czystości.

Utrzymanie i oględziny rozjazdów na terenie bocznicy należy do obowiązków toromistrza użytkownika bocznicy. Wyjątek stanowi rozjazd nr 42 (będący w utrzymaniu DB CARGO Polska S.A.

6. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Na bocznicy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” nie występują uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic. Zwrotnice na terenie bocznicy nastawiane są ręcznie przez ustawiacza pełniącego jednocześnie funkcję kierownika manewrów (lub na jego polecenie przez manewrowego).

7. Urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym.

Oprócz wykolejnic o których mowa w pkt. 5.2, na bocznicy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” nie występują inne urządzenia zabezpieczania i sterowania ruchem kolejowym.

8. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Bocznicą BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” nie posiada okręgów nastawczych dlatego nie przyporządkowuje się do nich zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.
Bocznicą stanowi jeden rejon manewrowy.

9. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na bocznicy nie występują kolejowe obiekty inżynieryjne.

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

Na terenie bocznicy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” znajduje się jeden przejazd kolejowo-drogowy wewnątrzzakładowy z drogą gruntową w km 0,120 toru nr 31.

Przejazd kolejowo-drogowy jest oznakowany od strony drogi „krzyżami św. Andrzeja” (znaki drogowe: G-3).

11. Oświetlenie bocznicy kolejowej.

Na terenie bocznicy zlokalizowane są słupy oświetleniowe z lampami elektrycznymi zapewniające dobrą widoczność w porze nocnej (ciemnej).

Hala lokomotywni jest oświetlona lampami sodowymi (2 szt.) oraz halogenami (6szt.).

12. Punkty ładunkowe i naprawcze.

Lp.	Rodzaj punktu	Nr toru	Dane techniczne
1	kanał technologiczny	32	długość 28 m
2	kanał technologiczny	33	długość 28 m

13. Urządzenia ładunkowe.

Na bocznicy nie ma urządzeń do prowadzenia czynności ładunkowych.

14. Wagi wagonowe.

Bocznica kolejowa BILBUD Lokomotywnia „Rokitnica” nie posiada wagi wagonowej.

15. Bramy kolejowe.

1. Teren bocznicy nie jest ogrodzony.
2. Z przodu i tyłu hali napraw znajdują się cztery bramy wjazdowe:
 - 1) w torze nr 32 w km ,
 - 2) w torze nr 32 w km ,
 - 3) w torze nr 32 w km ,
 - 4) w torze nr 32 w km .
3. Bramy oznakowane są z obu stron sygnałami D1.

16. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

1. Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia budowli:
 - wysokość: 4 850 mm,
 - szerokość: 2 200 mm.
2. Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia taboru:
 - wysokość: 4654 mm,
 - szerokość: 3 150 mm.
3. Bocznica kolejowa nie posiada zabudowanych skrajników.

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

Na terenie bocznic BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” miejscami, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli są bramy lokomotywowni. Miejsca te są oznakowane przez namalowane ukośne pasy żółto-czarne.

18. Sygnały, wskaźniki i tablice.

1. Sygnały:

- Z 1 „Stój”: przed kozłami oporowymi,
 - D 1 „Stój”: na bramach wjazdowych hali lokomotywowni.
- 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;
- Wskaźniki na bocznicie nie są nieoświetlone.

3. Bocznic BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” nie posiada semaforów i tarcz manewrowych.

19. Urządzenia i środki trakcyjne.

Użytkownik bocznic nie posiada własnej lokomotywy.

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

Użytkownik bocznic nie eksploatuje taboru kolejowego.

21. Środki łączności

1. Użytkownik bocznic BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” do porozumiewania się z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. oraz użytkownikiem bocznic „Biskupice” DB CARGO Polska S.A. wykorzystuje łączność telefoniczną.
2. Porozumiewanie się drużyny manewrowej opiera się zasadniczo o sygnały ręczne i dźwiękowe.

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.

Dojazd do bocznic BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” ze stacji PKP PLK SA (stacja Zabrze Biskupice – okręg nastawczy ZBA) odbywa się poprzez bocznicę Biskupice użytkownika DB Cargo Polska S.A. i odbywa się zgodnie z Regulaminem pracy bocznic Biskupice. 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 bocznicę Biskupice. Po ułożeniu drogi przebiegu na jeden z torów zdawczo – odbiorczych dyżurny ruchu nastawni PD na bocznicę potwierdza możliwość przyjęcia jazdy manewrowej. Wszystkie jazdy są odpisywane w „Książce przebiegów”. Po wjechaniu na tor zdawczo – odbiorczy i rozwiązaniu drogi przebiegu manewrowego dyżurny ruchu nastawni PD przygotowuje drogę przebiegu na tor 104a. Do obsługi bocznic BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” w przypadku podstawiania na warsztat nieczynnego taboru z torów zdawczo – odbiorczych na tor nr 104a musi być on czynną lokomotywą ciągnięty. Kierownik manewrów omawia z dyżurnym ruchu zakres pracy manewrowej celem podstawiania taboru na bocznicę BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” – wymagany wjazd na tor nr 43 i pobiera od niego klucze od zamków zwrotnicowych rozjazdów w drodze przebiegu manewrowego. Rozpoczęcie jazdy z torów zdawczo – odbiorczych w kierunku toru nr 104a odbywa się na sygnał manewrowy ręczny podawany przez dyżurnego ruchu nastawni PD. Za prawidłowe ułożenie drogi przebiegu podczas jazdy pomiędzy torem nr 104a i 43 odpowiedzialny jest kierownik manewrów przewoźnika obsługującego bocznicę. Po wjechaniu na tor nr 43 za rozjazd nr 40 kierownik manewrów udaje się do pracownika lokomotywowni aby pobrać klucz od wykolejnicy Wk21. Wydanie klucza od wykolejnicy Wk21 jest równoznaczne z wyrażeniem zgody na obsługę lokomotywowni. Następnie kierownik manewrów udaje się do pracownika DB Cargo Polska S.A. i pobiera klucz od wykolejnicy Wk20. Wydanie klucza od wykolejnicy Wk20 jest wyrażeniem zgody na przejazd z toru nr 43 w kierunku lokomotywowni na tor 31. Po zdjęciu obu wykolejnic (Wk20 i Wk21) kierownik manewrów poleca maszyniście rozpoczęcie spychania (lub wjazd) na tor nr 31. Wjazd na jeden z właściwych torów lokomotywowni jest uzgadniany z obsługą lokomotywowni. Wszystkie rozjazdy na terenie lokomotywowni obsługuje kierownik manewrów przewoźnika obsługującego bocznicę.

Jeżeli na części bocznic Biskupice użytkowanej przez DB Cargo Polska S.A. odbywa się praca manewrowa przy użyciu lokomotywy dyżurny ruchu nastawni PD nie może rozpocząć obsługi bocznic BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica”. W takim przypadku obsługa bocznic BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” może się rozpocząć po zjechaniu

lokomotywy manewrowej obsługującej bocznice użytkownika DB Cargo Polska S.A. na tor zdawczo – odbiorczy bocznicy Biskupice.

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

Po zakończeniu obsługi bocznicy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” i wyjechaniu na tor nr 43 kierownik manewrów nakłada na tor nr 31 wykolejnice Wk20 i Wk21, zwraca klucze od zamków wykolejnicowych w miejsce przechowywania (Wk20 - do pracownika DB Cargo Polska S.A., Wk21 - do pracownika lokomotywowni), układa drogę przebiegu z toru nr 43 w kierunku toru nr 104a i nakazuje maszyniście rozpoczęcie jazdy manewrowej na tor nr 104a. Po wjechaniu na tor nr 104a kierownik manewrów przywraca rozjazdy w drodze przebiegu do położenia zasadniczego i zamyka zamki zwrotnicowe zabierając ze sobą klucze. Następnie nakazuje maszyniście torem nr 104a dojechać do nastawni PD. Tam zwraca dyżurnemu ruchu klucze od pobranych wcześniej zamków zwrotnicowych i zgłasza gotowość wjazdu na tory zdawczo – odbiorcze bocznicy DB Cargo Polska S.A. Po ułożeniu drogi przebiegu z toru nr 104a na punkt zdawczo – odbiorczy dyżurny ruchu nastawni PD przy użyciu sygnału ręcznego manewrowego wydaje drużynie manewrowej polecenie wjazdu na tor zdawczo – odbiorczy. Wyjazd z bocznicy na tory stacji Zabrze Biskupice odbywa się po uzgodnieniu pomiędzy dyżurnymi ruchu nastawni PD na bocznicy DB Cargo Polska S.A. 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.

Dopuszcza się możliwość obsługi bocznicy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” lokomotywą obsługującą bocznice Biskupice DB Cargo Polska S.A. pod warunkiem, że jest to jedyna czynna lokomotywa na obu bocznicach. Zabrania się wykonywania obsługi obu bocznic w tym samym czasie dwoma odrębnymi lokomotywami. Jako zaprzestanie lub przerwanie pracy manewrowej na jednej lub drugiej bocznicy traktuje się odstawienie lokomotywy obsługującej na torze zdawczo – odbiorczym bocznicy Biskupice DB Cargo Polska S.A.

IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.

1. Podstawianie pojazdów kolejowych na bocznice kolejową.

1. Podstawianie pojazdów kolejowych na bocznice kolejową odbywa się ze stacji PKP PLK S.A. Zabrze Biskupice tylko lokomotywą spalinową.
2. Podstawiania dokonują uprawnieni pracownicy przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.
3. Manewrowe jazdy na bocznice BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” ze stacji Zabrze Biskupice ZBA są spychane na tory zdawczo – odbiorcze bocznicy DB Cargo Polska S.A., następnie ciągnięte w kierunku toru nr 43 i ostatecznie spychane na tory bocznicy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica”.
4. Manewrowe jazdy z bocznicy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” są wyciągane na tor nr 43, następnie spychane na tory zdawczo odbiorcze bocznicy DB Cargo Polska S.A., a ostatecznie ciągnięte na tory stacji Zabrze Biskupice.
5. Dla wszystkich jazd spychanych wymagana jest obecność kierownika manewrów na czole spychanego taboru.
6. Na bocznice do i z warsztatu mogą również wjeżdżać i wyjeżdżać samodzielnie lokomotywy spalinowe czynne.

2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

1. Bocznica BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” jest obsługiwana operatywnie według potrzeb dostaw i odbioru towarów.
2. W przypadku wystąpienia przeszkód technicznych do obsługi bocznicy, osoba odpowiedzialna za przyjmowanie trakcji manewrowej na bocznice i uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice ustalają czas następnej obsługi bocznicy.
3. Bocznica może być obsługiwana całodobowo.

3. Masa hamująca składów manewrowych.

Procent wymaganej masy hamującej przy podstawianiu i zabieraniu pojazdów kolejowych z bocznicy: zgodnie z „Służbowym rozkładem jazdy pociągów”.

4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196kN/oś (20 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 nie przekroczenia 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.

V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.

1. Podział boczniczy kolejowej na rejon manewrowy i zasady pracy manewrowej w tych rejonach.

Tory boczniczy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” stanowią jeden rejon manewrowy, na którym obowiązują 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 boczniczy;
- do obowiązków kierownika manewrów należy zabezpieczanie podstawionego taboru przed zbiegnięciem jak również usuwanie płozów hamulcowych w przypadku zabierania pojazdów kolejowych z boczniczy;
- odrzucanie jest zabronione;
- podczas pracy manewrowej kierownik manewrów znajduje się po stronie maszynisty, a podczas jazdy na łuku - po jego wewnętrznej stronie;
- podczas spychania składu kierownik manewrów 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 boczniczy

Prędkość jazd manewrowych po torach boczniczy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” nie może przekraczać 5 km/h.

W następujących przypadkach należy ją ograniczyć do 3 km/h:

- przy jeździe przez przejazdy i przejścia,
- przy wjeździe do hali napraw,
- przy dojeżdżaniu do stojącego taboru,
- w przypadku utrudnionej widoczności (np. mgła, zanik napięcia na boczniczy) — wówczas ustawiacz ma obowiązek poprzedzać tabor pieszo.

3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Na boczniczy BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” pracę manewrową wolno wykonywać tylko sposobem odstawczym. Odrzucanie i grawitacyjne staczanie na torach boczniczy 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 nie użyte 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. Obsada drużyny trakcyjnej składa się z maszynisty i pomocnika maszynisty (lub dwóch maszynistów). Na bocznicę BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” 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. Drużyna manewrowa przewoźnika obsługującego bocznicę składa się z ustawiacza lub ustawiacza i manewrowego (manewrowych). Ustawiacz pełni funkcję kierownika manewrów.
2. Na bocznicę BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” 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 jak również przetaczać bez czynnego hamulca zespolonego wagonów w liczbie większej niż 8 osi.
3. 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 Lokomotywownia „Rokitnica” bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych w jednej grupie wolno przetaczać do 12 wagonów.

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. Podstawiane na punkty ładunkowe pojazdy kolejowe 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 wagonów - gdy grupa połączonych wagonów przekracza 10 wagonów,
4. Pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym.
5. Jeżeli brak jest hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia taboru należy zabezpieczyć płozami hamulcowymi skrajne koła grupy taboru lub pojedynczego stojącego pojazdu.
6. 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.

7. 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 nie będący 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 wagonów z bocznic odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

11. Gospodarka płozami hamulcowymi

1. Rodzaj płóz hamulcowych używanych na bocznic kolejowej BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” jest dostosowany do typu szyn w torach bocznicy.
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 („LR”) i kolejnym numerem porządkowym.
4. Płozy nieużywane winny znajdować się na stojakach płożowych.
5. Za prawidłowe rozmieszczenie płozów hamulcowych na bocznic 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 kierownictwu użytkownika bocznicy.

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

W czasie dokonywania obsługi bocznic przez przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę nastawianie zwrotnic rozjazdów nr: 42, 34, 35 należy do ustawiacza przewoźnika kolejowego (lub na jego polecenie do manewrowego).

VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

1. Praca manewrowa na boczniczy kolejowej BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” organizowana jest według wskazań określonych w niniejszym regulaminie lub wyraźnych żądań użytkownika boczniczy kolejowej przekazanych ustnie kierownikowi manewrów. Wykonywana jest przez uprawnionego pracownika przewoźnika (ustawiacza, kierownika pociągu) i lokomotywę manewrową przewoźnika w oparciu o obowiązujące na boczniczy przepisy wewnętrzne.
2. Nadzór nad wykonywaniem pracy manewrowej jest sprawowany przez wyznaczonego przedstawiciela użytkownika boczniczy kolejowej, a kierowanie manewrami należy do obowiązków kierownika manewrów (ustawiacza).
3. Praca manewrowa na terenie boczniczy jest wykonywana lokomotywą przewoźnika obsługującą bocznicę. 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 nie zaangażowanych bezpośrednio w pracę manewrową.

2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Celem wykonywania pracy manewrowej jest:

- wstawianie pojazdów kolejowych z napędem oraz pojazdów kolejowych bez napędu celem wykonania czynności naprawczych bądź przeglądowych.
- zabieranie pojazdów kolejowych z napędem oraz pojazdów kolejowych bez napędu po wykonanych czynnościach utrzymaniowych.

3. Czynności naprawcze oraz zasady obsługi punktów naprawczych boczniczy.

1. Naprawy i przeglądy pojazdów kolejowych z napędem oraz pojazdów kolejowych bez napędu podstawionych przez przewoźnika na bocznicę.
2. Punkty napraw w hali na torach nr 32 i 33 boczniczy kolejowej obsługiwane są 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 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 bram i kanałów naprawczych.
- 5.4. Przygotowanie bocznic do pracy w warunkach zimowych.

Przygotowanie bocznic do walki ze śniegiem i mrozem należy do obowiązków wyznaczonego przedstawiciela użytkownika bocznic, 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 bocznicach;
 - 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 bocznic przy dużych opadach śnieżnych.
- 5.5. W czasie opadów śniegu i silnych mrozów wyznaczony przedstawiciel użytkownika bocznic kieruje całą akcją, której celem powinno być utrzymanie ciągłości ruchu na bocznicach. 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 bocznicy nie odbywa się praca manewrowa.

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

- 6.1. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów itp.), kierujący manewrami powinien niezwłocznie powiadomić przedstawiciela użytkownika bocznicy.
- 6.2. Kierownik manewrów przewoźnika przed mającą nastąpić jazdą manewrową z pojazdami kolejowymi lub jazdy luzem lokomotywy manewrowej przewoźnika po zgłoszone przez użytkownika bocznicy do zabrania pojazdy kolejowe po czynnościach utrzymaniowych sprawdza czy są zachowane bezpieczne warunki do jazdy.
- 6.3. Należy zachować szczególną ostrożność przy zbliżaniu się do znajdujących się na bocznicy urządzeń, sygnałów D1 „Stój” i Z1 „Stój”.
- 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 kierujący manewrami powinien:
 - 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności naprawczych;
 - 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 lub pozostawione przedmioty nie stwarzają zagrożenia dla jazdy manewrowej, może on podać sygnał zezwalający na jazdę.
- 6.7. Inne postanowienia:
 - 1) podczas jazd manewrowych zabronione jest wchodzenie lub wychodzenie w bramie jak również przebywanie w świetle bramy;

- 2) zwrotnicy nie wolno przekładać, gdy jest zajęta przez tabor lub gdy nadjeżdżający tabor znajduje się w bezpośredniej bliskości zagrażającej bezpieczeństwu pracy;
- 3) nie wolno sprzęgać wagonów będących w ruchu, w rejonie całej bocznicy;
- 4) podawanie sygnału spomiędzy lokomotywy i innych pojazdów kolejowych w składzie lub spomiędzy pojazdów jest zabronione;
- 5) sposób porozumiewania się na torach:
 - przy pomocy sygnałów ręcznych i dźwiękowych zgodnie z „Instrukcją o sygnalizacji”;
 - przy użyciu radiotelefonu – pomocniczo pomiędzy pracownikami drużyny trakcyjnej i manewrowej przewoźnika kolejowego;
- 6) 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. Podczas jazdy przez przejazd kolejowo-drogowy, dozоровanie przejazdu przez ustawiacza powinno trwać do czasu zwolnienia go przez manewrującego tabor.

6.10. 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 nie będące 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 Lokomotywownia „Rokitnica” pojazdów kolejowych odbywa się na torach nr 32, 33 i 38.
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 Lokomotywownia „Rokitnica” odbywa się na torach nr 32, 33 i 38.
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 bocznicy 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 bocznicy 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 bocznicy.
2. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń w pojazdach odbieranych przez przewoźnika, a nie stwierdzonych przy podstawieniu usterki w druku R-27 / R-28 (lub odpowiedniku) wpisuje kierownik manewrów, potwierdzając swoim podpisem i przedkłada je do podpisu przedstawicielowi użytkownika bocznicy.
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 bocznicy przy przekazywaniu pojazdów kolejowych kierownik manewrów przewoźnika kolejowego wpisuje w dokumentacji zdawczej uwagę o następującej treści: *„Przedstawiciel bocznicy nieobecny. Data Godzina Podpis ustawiacza”*. Umieszczenie tej uwagi jest jednoznaczne z przyjęciem podstawionych wagonów bez zastrzeżeń.

VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Bocznicą BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” 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, przejazdów w stanie zapewniającym bezpieczeństwo ludzi i taboru kolejowego zapewnia użytkownik bocznic, który do tych prac zatrudnia toromistrza.
2. Jeden raz w roku użytkownik bocznic zleca osobie (lub firmie) wykonanie przeglądu układu torowego bocznic zgodnie z ustawą *Prawo budowlane*.
3. Użytkownik bocznic powinien prowadzić *Księżkę 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 będących własnością 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 toromistrza.
8. Bieżące sprawdzenie stanu torów, widoczności sygnałów oraz dokonywanie oględzin rozjazdów wykonuje toromistrz, raz na miesiąc w porze dziennej.
9. Raz w miesiącu uprawniony pracownik dokonuje obchodu wszystkich torów bocznic.
10. Pomiary torów i rozjazdów, wraz z wpisem do „Książki kontroli stanu toru” i arkuszy badania technicznego rozjazdów należy dokonywać raz w roku przez osobę posiadającą stosowne uprawnienia.
11. O wszystkich uszkodzeniach i wykonywaniu robót torowych uniemożliwiających obsługę bocznic należy powiadomić Właściciela Przedsiębiorstwa, który następnie informuje przewoźnika kolejowego oraz podejmuje stosowne działania.
12. Zgłaszający usterki jak i wykonawca robót torowych dokonują odpowiednich wpisów do dokumentacji prowadzonej na bocznic.

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, przewoźnika kolejowego 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 spalinowych pojazdów trakcyjnych spalinowych pojazdów trakcyjnych (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 Lokomotywownia „Rokitnica” 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) oraz (w przypadku pracowników drużyny trakcyjnej i manewrowej) instrukcją stanowiskową obowiązującą u przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
3. Toromistrz bocznicę powinien posiadać zdany egzamin kwalifikacyjny na stanowisko toromistrza, ważny egzamin okresowy, a w określonych sytuacjach również egzamin weryfikacyjny oraz ważne badania okresowe wykonane zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem i odbyte szkolenie BHP.

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

1. Obowiązki kierownika manewrów (ustawiacza, kierownika pociągu):
 - zapoznaje się z poleceniami nadzorującego pracę manewrową (przedstawiciela użytkownika bocznicy);
 - 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 bocznicy;
 - przygotowuje drogi przebiegu na terenie bocznicy;
 - odpowiada za właściwe zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem;
 - sprzęga i odprzega od składu lokomotywę manewrową;
 - przedstawia 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 wyznaczonego przedstawiciela użytkownika bocznicy (celem podjęcia dalszych działań);
 - bierze udział w czynnościach związanych z przekazaniem pojazdów kolejowych na bocznicę i z bocznicy.

2. Obowiązki manewrowego:
 - zgłasza się u kierownika manewrów w przepisowym ubraniu i wymaganym wyposażeniem;
 - wykonuje polecenia kierownika manewrów, w szczególności:
 - sprzęga i rozprzega 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.

3. Obowiązki maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych:
 - 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 dlajazd manewrowych;
 - obserwuje rozstawienie taboru znajdującego się na sąsiednich torach, jego ruchy oraz wolność ukresów;
 - utrzymuje lokomotywę w należywym stanie technicznym oraz właściwie ją obsługuje w trakcie pracy.
4. Obowiązki pomocnika maszynisty (lub drugiego maszynisty):
- obserwuje sygnały podawane przez drużynę manewrową i przekazuje je maszyniście;
 - obserwuje nastawioną drogę przebiegu dlajazd manewrowych;
 - obserwuje rozstawienie taboru znajdującego się na sąsiednich torach, jego ruchy oraz wolność ukresów;
 - współpracuje z maszynistą przy obsłudze i utrzymaniu w sprawności technicznej lokomotywy;
 - wykonuje inne polecenia służbowe maszynisty dotyczące prowadzonej pracy manewrowej lub obsługi lokomotywy.
5. Obowiązki toromistrza:
- 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,
 - odchwaszczenie torowiska;
 - odpowiada za bezpieczeństwo przy prowadzonych robotach torowych.
6. Obowiązki osoby z uprawnieniami budowlanymi w specjalności: linie, węzły i stacje kolejowe:
- dokonuje kontroli, oceny torów i rozjazdów przez wykonanie pomiarów bezpośrednich sprzętem pomiarowym, przeprowadzając badania techniczne zgodnie z obowiązującą „Instrukcją utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach”;
 - prowadzi książki kontroli stanu toru i arkusze badań technicznych rozjazdów.

7. Obowiązki pracownika użytkownika bocznic kolejowej wyznaczonego do obsługi bocznic:
 - otwiera i zamyka bramy wjazdowe,
 - wykonuje czynności związane z przyjmowaniem pojazdów kolejowych na bocznicę i bocznic,
 - zapewnia szybką pomoc w przypadku zaistnienia wypadku na bocznic,
 - w czasie opadów śniegu i silnych mrozów kieruje akcją, dla utrzymania ciągłości ruchu na bocznic.

8. Obowiązki Właściciela Przedsiębiorstwa:
 - kontrola stanu bezpieczeństwa na bocznic,
 - nadzór nad zapoznaniem z postanowieniami niniejszego regulaminu oraz przepisów wewnętrznych obowiązujących na bocznic osób związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na bocznic,
 - utrzymywanie regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w stanie aktualnym.

9. Każdy pracownik na bocznic BILBUD Lokomotywownia „Rokitnica” na polecenie przełożonego zobowiązany jest do wykonywania wszelkich prac na terenie bocznic, 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 Właściciela Przedsiębiorstwa. 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.
10. W przypadku zagrożenia pożarowego należy stosować się do obowiązujących przepisów p. poz.

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

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 bocznicy kolejowej:

BILBUD Artur Bilewicz

ul. Polna 30
42-530 Dąbrowa Górnicza
Artur Bilewicz (Właściciel Przedsiębiorstwa) - tel. 516 147 926

XIV. Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin został opracowany w 7 egzemplarzach, które otrzymują:

- BILBUD Artur Bilewicz – 2 egz.
- PKP PLK S.A. ZLK w Tarnowskich Górach – 2 egz.
- DB Cargo Polska S.A. – 2 egz.
- Przewoźnik kolejowy obsługujący bocznice – 1 egz.

2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

- 2.1. Utrzymanie regulaminu (wyciągów) w stanie aktualnym należy do obowiązków Właściciela Przedsiębiorstwa.
- 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 bocznic kolejowej powinien w każdym przypadku zbadać, czy i w jakim zakresie regulamin wymaga zmiany.
- 2.4. Użytkownik bocznic 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 bocznicie 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 Właściciela Przedsiębiorstwa.

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.

