

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
AGROSTOP
w Małaszewiczach**

Regulamin uzgodnił:

Regulamin zatwierdził:

CARGOTOR Sp. z o.o.

ul. Lubelska 13, 03-802 Warszawa

Biuro Ruchu Kolejowego

w Małaszewiczach

Dyrektor Biura Ruchu Kolejowego


Andrzej Gomola

07.09.2022.

.....
/data, pieczęć i podpis/

PREZES


mgr inż. Zdzisław Androsiuk

.....
/data, pieczęć i podpis/

SPIS TREŚCI

Nazwa		Strona
ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE		
§ 1	Podstawa prawna opracowania regulaminu	6
§ 2	Cel opracowania regulaminu	8
§ 3	Podstawa eksploatacji bocznic kolejowej	8
§ 4	Zakres obowiązywania regulaminu	9
§ 5	Użytkownik bocznic kolejowej	10
§ 6	Przeznaczenie bocznic kolejowej	10
§ 7	Status bocznic kolejowej	11
§ 8	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych	11
ROZDZIAŁ II OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ		
§ 9	Położenie bocznic	14
§ 10	Okręgi nastawcze, posterunki ruchu	14
§ 11	Lokalizacje punktów zdawczo – odbiorczych	14
§ 12	Tory bocznic kolejowej, ich układ i przeznaczenie	15
§ 13	Rozjazdy na bocznic kolejowej	19
§ 14	Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego	22
§ 15	Przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	22
§ 16	Oświetlenie bocznic kolejowej	24
§ 17	Punkty i urządzenia ładunkowe	24
§ 18	Wagi wagonowe	24
§ 19	Bramy kolejowe	25
§ 20	Skrajnia budowli, taboru oraz skrajniki	25
§ 21	Sygnały, wskaźniki i tablice	26
§ 22	Urządzenia i środki trakcyjne	28
§ 23	Tabor wagonowy własny lub wypożyczony	29
§ 24	Środki łączności	30
ROZDZIAŁ III ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO		
§ 25	Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznic kolejowa jest połączona	32
ROZDZIAŁ IV WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ		
§ 26	Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	36
§ 27	Liczba obsług i czas ich wykonywania	37
§ 28	Masa hamująca składów manewrowych	37
§ 29	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	38

§ 30	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	38
§ 31	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej	38
§ 32	Ruch pojazdów trakcyjnych użytkownika bocznic kolejowej po torach zarządcy infrastruktury, z którymi bocznic kolejowa jest połączona	38
ROZDZIAŁ V		
WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ		
§ 33	Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe	40
§ 34	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej	40
§ 35	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	40
§ 36	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	41
§ 37	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotywy	41
§ 38	Liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie	42
§ 39	Przetaczanie pojazdów kolejowych ciągnikiem szynowo-drogowym	42
§ 40	Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo-drogowe	43
§ 41	Układanie dróg przebiegu dla manewrów	44
§ 42	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	45
§ 43	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	46
ROZDZIAŁ VI		
ORGANIZACJA WYKONANIA PRACY MANEWROWEJ		
§ 44	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	49
§ 45	Zadania w zakresie wykonania pracy manewrowej	50
§ 46	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych	51
§ 47	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych oraz w warunkach zimowych	52
§ 48	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	54
ROZDZIAŁ VII		
ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO – ODBIORCZYCH		
§ 49	Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym	57
§ 50	Przekazanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorcze	58
ROZDZIAŁ VIII		
PRZEWÓZ KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH		
§ 51	Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych koleją na terenie bocznic kolejowej	61
§ 52	Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej	62
§ 53	Szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych	64
§ 54	Wypożyczenie i oznakowanie taboru kolejowego przy przewozie towarów niebezpiecznych	65
§ 55	Zasady postępowania w przypadku wystąpienia zdarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny	66

§ 56	Prowadzenie działań ratowniczych w razie zaistnienia zdarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny i sporządzanie raportu ze zdarzenia	67
§ 57	Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych	68
ROZDZIAŁ IX		
NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ		
§ 58	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem infrastruktury kolejowej bocznic	71
ROZDZIAŁ X		
KWALIFIKACJE I OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO		
§ 59	Wymagania kwalifikacyjne pracowników związanych z transportem kolejowym i utrzymaniem infrastruktury kolejowej bocznic	78
§ 60	Obowiązki pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznic	79
ROZDZIAŁ XI		
POSTĘPOWANIE W RAZIE ZAISTNIENIA WYPADKU Z LUDŹMI LUB TABOREM KOLEJOWYM, POŻARU LUB AWARII		
§ 61	Postępowanie w razie zaistnienia wypadku z ludźmi	86
§ 62	Postępowanie w razie wypadku lub incydentu z taborem kolejowym	86
§ 63	Postępowanie po zaistnieniu pożaru lub awarii	92
ROZDZIAŁ XII		
POSTANOWIENIA RÓŻNE		
§ 64	Wykaz adresatów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę	95
ROZDZIAŁ XIII		
POSTANOWIENIA KOŃCOWE		
§ 65	Rozdzielnik regulaminu	97
§ 66	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień do treści regulaminu	97
§ 67	Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania	98

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1	Karty charakterystyki towarów niebezpiecznych	100
Załącznik nr 2	Karta czynnika ludzkiego (osoby uczestniczącej w zdarzeniu kolejowym)	140
Załącznik nr 3	Skorowidz zmian i uzupełnień wniesionych do treści regulaminu pracy bocznic kolejowej	146
Załącznik nr 4	Wykaz pracowników potwierdzających przyjęcie do wiadomości i stosowania zmiany do regulaminu pracy bocznic kolejowej	148
Załącznik nr 5	Plany schematyczne bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach	151

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Podstawa prawna opracowania regulaminu

1. Podstawę prawną opracowania niniejszego „Regulaminu pracy boczniczy kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach”, zwanego w dalszej części opracowania „regulaminem”, stanowią postanowienia § 6 ust. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 360 z późn. zm.) w związku z art. 19 ust. 3 pkt. 4) oraz art. 36n ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.).
2. Regulamin opracowano w oparciu o postanowienia ogólnie obowiązujących aktów prawnych dotyczących transportu kolejowego, tj. ustaw i rozporządzeń wykonawczych, których wymogi są stosowane przez użytkownika boczniczy kolejowej, tj. Przedsiębiorstwo Handlowo – Usługowe AGROSTOP Sp. z o.o. ul. Kościuszki 16, 21-550 Terespol, tj.:
 - 1) Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.);
 - 2) Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. „Prawo Przewozowe” (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 8);
 - 3) Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.);
 - 4) Ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 162 z późn. zm.);
 - 5) Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r., poz. 2147);
 - 6) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 roku w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. z 2021 r., poz. 1320);
 - 7) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 360 z późn. zm.);
 - 8) Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 7 czerwca 2006 r. w sprawie rodzaju i warunków przewozu rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz. U. nr 108 poz. 746);
 - 9) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. 2017 r., poz. 755 z późn. zm.);
 - 10) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r., poz. 101);
 - 11) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 226 z późn. zm.);
 - 12) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1923 z późn. zm.);
 - 13) 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);
 - 14) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lutego 2005 r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych (Dz. U. 2005 r., nr 37, poz. 330);

- 15) Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 r., nr 9, poz. 63);
- 16) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1247);
- 17) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744 z późn. zm.);
- 18) 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.);
- 19) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 63);
- 20) Rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2004 r. nr 180, poz. 1860 z późn. zm.);
- 21) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 29 kwietnia 2019 r. w sprawie przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2019 r., poz. 831);
- 22) Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 sierpnia 2012 r. w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełnienia (Dz. U. z 2012 r., poz. 966 z późn. zm.);
- 23) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego (Dz. U. nr 120, poz. 1134).

Uwaga:

Podane powyżej publikatory poszczególnych aktów prawnych, obowiązywały w czasie opracowywania niniejszego regulaminu (lipiec 2022 r.).

Mogły one ulec zmianie w wyniku prowadzonych w okresie późniejszym (po lipcu 2022 r.) prac legislacyjnych. Zatem, należy pamiętać, aby w okresie obowiązywania przedmiotowego regulaminu, sprawdzać aktualność tych publikatorów, celem uwzględniania ewentualnych zmian wniesione do treści ww. aktów prawnych.

Ponadto, niniejszy regulamin opracowano w oparciu o postanowienia Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, sporządzanego przez użytkownika (Dz. Urz. MI. nr 3, poz. 8) oraz Przewodnika opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, opublikowanego 27 maja 2022 r. na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego.

3. Regulamin opracowano również w oparciu o postanowienia przepisów wewnętrznych obowiązujących na bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach, zwanej dalej „bocznicą kolejową AGROSTOP”, tj.:
 - 1) Wytyczne techniczne utrzymania infrastruktury na bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach.
 - 2) Przepisy wewnętrzne prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach.

- 3) Przepisy wewnętrzne dla prowadzącego spalinowy pojazd trakcyjny oraz wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją ciągnika szynowo - drogowego na bocznic kolejowej „AGROSTOP” w Małaszewiczach.

§ 2

Cel opracowania regulaminu

Celem opracowania przedmiotowego regulaminu, jest określenie warunków technicznych i organizacyjnych warunków realizacji zadań zarządcy infrastruktury kolejowej / użytkownika bocznic kolejowej oraz wykonywania przewozów kolejowych i czynności ładunkowych, w szczególności określenie:

- podstawowych zasad eksploatacji i technologii pracy taboru kolejowego, a także współdziałającego z nim transportu wewnętrznego oraz urządzeń ładunkowych,
- organizacji oraz zasad pracy transportu kolejowego, gwarantujących bezpieczeństwo prowadzonego ruchu kolejowego,
- bezpieczeństwa pracy pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu prac manewrowych oraz zabezpieczenia innych pracowników, w tym związanych z rozładunkiem i załadunkiem wagonów,
- zasad nadzoru i utrzymania obiektów infrastruktury kolejowej, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego,
- wymaganych kwalifikacji pracowników zatrudnionych na bocznic i związanych z transportem kolejowym oraz zakresu ich podstawowych obowiązków w tym zakresie, zgodnych z postanowieniami obowiązujących w tym zakresie ww. przepisów prawa (wyszczególnionych w § 1 regulaminu) oraz zgodnie ze stosownymi umowami zawartymi z zarządcą infrastruktury kolejowej, od którego torów bocznic kolejowa się odgałęzia oraz licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, dokonującym obsługi bocznic (podstawiania i zabierania wagonów na / z bocznic kolejowej).

§ 3

Podstawa eksploatacji bocznic kolejowej

Podstawą eksploatacji bocznic kolejowej AGROSTOP, są:

- 1) Decyzje: GKN.6825.1.3.2012.HH z 06 marca 2021 r., GKN.6825.3.3.2017.HH z 17 marca 2014 r. i GKN.6825.8.3.2014.HH z 29 lipca 2014 r. Starostwa w Białej Podlaskiej, dotyczące nabycia odpłatnego od Skarbu Państwa, prawa własności gruntów działek nr 697/6, 697/7, 697/8, 697/9, 697/11, 697/16 w obrębie Kobyłany, gmina Terespol, przez Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe AGROSTOP Sp. z o.o. z siedzibą w Terespolu – tytuł prawny do dysponowania gruntami, na których zlokalizowana jest bocznic kolejowa AGROSTOP).
- 2) Obowiązującego świadectwa bezpieczeństwa, wydawanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla użytkownika bocznic kolejowej AGROSTOP, zgodnie z wymogami określonymi w art. 17d ust. 3 w związku z art. 19 ust 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.).
- 3) Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych:
 - Nr B/2005/819/BK/0106 z 08 czerwca 2005 r., typ: tor kolejowy z szyn typu S49 o szerokości 1520 mm,

- Nr B/2005/820/BK/0106 z 08 czerwca 2005 r., typ: tor kolejowy z szyn typu S49 o szerokości 1435 mm,
 - Nr B/2005/821/BK/0106 z 08 czerwca 2005 r., typ: tor kolejowy z szyn typu S49 o szerokości 1520 mm na ławie żelbetonowej,
 - Nr B/2005/822/BK/0106 z 08 czerwca 2005 r., typ: tor kolejowy z szyn typu S49 o szerokości 1435 mm na ławie żelbetonowej,
 - Nr B/2005/823/BK/0106 z 08 czerwca 2005 r., typ: rozjazd zwyczajny typu S49 -190-1:9 o szerokości toru 1435 mm,
 - Nr B/2005/824/BK/0106 z 08 czerwca 2005 r., typ: rozjazd zwyczajny typu S49 -190-1:9 o szerokości toru 1520 mm,
 - Nr B/2005/825/BK/0106 z 08 czerwca 2005 r., typ: nawierzchnia drogowa skrzyżowań torów kolejowych z drogą kołową w jednym poziomie – prefabrykowane płyty żelbetowe,
 - Nr B/2005/826/BK/0106 z 08 czerwca 2005 r., typ: kozioł oporowy z szyn S49 (w torze o szerokości 1520 mm),
 - Nr B/2005/827/BK/0106 z 08 czerwca 2005 r., typ: kozioł oporowy z szyn S49 (w torze o szerokości 1435 mm),
 - Nr T/2002/0196-1/04-113 z 06 grudnia 2004 r. typ: ciągnik szynowo – drogowy C120.
- 4) Przepisy wewnętrzne określające szczegółowe warunki prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania i eksploatacji infrastruktury, a także zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych:
- Wytyczne techniczne utrzymania infrastruktury na bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach.
 - Przepisy wewnętrzne prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach.
 - Przepisy wewnętrzne dla prowadzącego spalinowy pojazd trakcyjny oraz wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją ciągnika szynowo – drogowego na bocznic kolejowej „AGROSTOP” w Małaszewiczach.
- 5) Regulamin pracy bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach, uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej CARGOTOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, z którego torami, dana bocznic kolejowa jest połączona, w myśl postanowień przepisów art. 19 ust. 3 pkt. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.).
- 6) Umowa bocznicowa nr CTEP-308/2010, zawarta 16 września 2010 r. pomiędzy PKP CARGO S.A. Mazowiecko - Podlaskim Zakładem Spółki ul. Przyce 17, 01-252 Warszawa, a Przedsiębiorstwem Handlowo – Usługowym AGROSTOP ul. Kościuszki 16, 21-550 Terespol wraz z Aneksami do ww. umowy Nr 1 i Nr 2 z 27 czerwca 2014 r.

§ 4

Zakres obowiązywania regulaminu

1. Przestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu, obowiązuje:
 - 1) Wszystkich pracowników zatrudnionych na bocznic kolejowej AGROSTOP, mających bezpośrednią, pośrednią lub doraźną styczność z transportem kolejowym,
 - 2) Pracowników licencjonowanych przewoźników kolejowych, wjeżdżających na tory bocznic kolejowej oraz dokonujących obsługi punktów zdawczo – odbiorczych, na żądanie użytkownika bocznic.
 - 3) Pracowników firm zewnętrznych dokonujących czynności utrzymaniowych, dozoru i diagnostycznych obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej zabudowanych na bocznic kolejowej AGROSTOP.

- 4) Pracowników firm zewnętrznych, wykonujących jakiekolwiek prace na bocznic kolejowej AGROSTOP.
2. W celu bezpiecznej eksploatacji bocznic kolejowej AGROSTOP, należy stosować postanowień niniejszego regulaminu, poprzez przestrzeganie:
 - 1) Ustalonych zasad i organizacji prowadzonego ruchu manewrowego.
 - 2) Wymogów utrzymania i eksploatacji obiektów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych, eksploatowanych na bocznic kolejowej.
 - 3) Utrzymanie treści regulaminu pracy bocznic kolejowej, w stanie aktualnym.

§ 5

Użytkownik bocznic kolejowej

1. Właścicielem, jedynym użytkownikiem oraz zarządcą bocznic kolejowej AGROSTOP, jest Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe AGROSTOP Sp. z o.o. ul. Kościuszki 16, 21-550 Terespol.
2. Adres do kontaktu z bocznicą kolejową AGROSTOP: Terminal Przeładunkowy AGROSTOP ul. Słoneczna 150 Kobyłany, 21-540 Małaszewicze.

§ 6

Przeznaczenie bocznic kolejowej

1. Bocznic kolejowa AGROSTOP, przeznaczona jest do:
 - wykonywania pracy manewrowej związanej z podstawianiem i zabieraniem wagonów na i ze stanowisk ładunkowych, przyjmowaniem i zdawaniem wagonów,
 - przyjmowania i wyprawiania przesyłek, grup wagonowych oraz pojedynczych wagonów z kontenerami,
 - przyjmowania i wyładunku / załadunku / przeładunku wagonów zawierających przesyłki konstrukcji gabarytowej, stalowych, części zamiennych oraz materiałów sypkich,
2. przyjmowania i wyładunku wagonów zawierających materiały niebezpieczne, zaliczane do Klasa 5 – materiały utleniające, tj. nawóz na bazie azotanu amonu (potoczna nazwa – saletra amonowa) oraz azotan potasu (potoczna nazwa – saletra potasowa).
3. Do podstawowych czynności wykonywanych na bocznic kolejowej AGROSTOP, należą:
 - wykonywanie manewrów związanych z podstawianiem i zabieraniem wagonów oraz ich przemieszczaniem w obrębie bocznic.
 - oględziny wagonów pod względem technicznym i handlowym podczas przyjmowania ich od przewoźnika kolejowego,
 - ważenie wagonów,
 - przekazywanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu na torach zdawczo-odbiorczych,
 - wykonywania pracy manewrowej związanej z podstawianiem i zabieraniem wagonów na i z punktów ładunkowych, przyjmowaniem i zdawaniem wagonów,
 - prowadzenia czynności ładunkowych związanych z wyładunkiem przesyłek wagonowych nadchodzących na bocznic kolejową oraz załadunkiem przesyłek wagonowych wysyłanych z bocznic kolejowej.
4. Bocznic kolejowa, przystosowana jest do przyjmowania i wysyłania pojedynczych przesyłek wagonowych, grup wagonów, przesyłek w zwartych składach, w tym „wahadeł.”
5. Bocznic kolejowa, nie jest przystosowana do przyjmowania i wyprawiania pociągów.

§ 7

Status bocznic kolejowej

Bocznica kolejowa AGROSTOP, posiada status bocznic kolejowej prywatnej, na całym swoim obszarze.

§ 8

Zakres stosowania przepisów wewnętrznych

1. Dla zapewnienia prawidłowej, bezpiecznej i zgodnej z obowiązującym prawem eksploatacji i utrzymaniem bocznic kolejowej AGROSTOP, zostały przez jej użytkownika opracowane przepisy wewnętrzne, których tytuły zostały wyszczególnione w § 1 ust. 3 i § 3 pkt. 4 niniejszego regulaminu.
2. Stosowane na bocznic kolejowej AGROSTOP przepisy wewnętrzne, określają:
 - warunki techniczne oraz zasady i wymagania organizacyjne prowadzenia ruchu kolejowego,
 - zasady współpracy w zakresie połączenia linii kolejowej z torami bocznic kolejowej,
 - wymogi w zakresie ustalenia zasad i procedur dotyczących bezpiecznego wykonywania pracy manewrowej,
 - zasady zapewniające bezpieczeństwo osób, taboru i ładunków przy wykonywaniu pracy manewrowej oraz sprawne i bezpieczne wykonywanie zadań,
 - zasady postępowania pracowników bocznic kolejowej jak również pracowników zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnika w przypadku zauważenia nieprawidłowości lub zagrożenia bezpieczeństwa,
 - szczegółowe zasady i sposób wykonywania manewrów przez przewoźnika i pracowników bocznic,
 - ogół czynności technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne poruszanie się pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwo pracowników bocznic kolejowej związanych z wykonywaną pracą manewrową,
 - wymagania w zakresie konstrukcji nawierzchni kolejowej,
 - ustalają zasady jej utrzymania dla zapewnienia bezpiecznych warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz utrzymania i eksploatacji torów, rozjazdów i podtorza kolejowego,
 - bocznica kolejowa wyposażona w budowle i urządzenia niezbędne do prowadzenia ruchu pociągów i wykonywania pracy manewrowej tj. tory, rozjazdy, przejazdy powinna utrzymywać je w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu według zasad podanych w obowiązujących przepisach.
3. Postanowienia przepisów obowiązują:
 - pracowników zatrudnionych przez użytkownika bocznic kolejowej AGROSTOP, którzy przyjęli ją do stosowania, odpowiednio do rodzaju i zakresu wykonywanych czynności, w tym czynności wynikających z obowiązującego przedmiotowego regulaminu,
 - pracowników specjalistycznych firm wykonujących na zlecenie roboty naprawcze związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej, jak również pracowników posiadających uprawnienia budowlane w specjalnościach do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w dziedzinie transportu kolejowego, dokonujących czynności diagnostycznych,

- pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic na poszczególnych stanowiskach pracy, związanych bezpośrednio z realizowanym ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych.
4. Użytkownik bocznic kolejowej AGROSTOP, nie stosuje przepisów / regulacji wewnętrznych zarządcy infrastruktury, z którymi torami bocznic jest połączona, tj. CARGOTOR sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, ani przepisów wewnętrznych licencjonowanych przewoźników kolejowych, obsługujących bocznicę kolejową, w tym PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie.

ROZDZIAŁ II

OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

§ 9

POŁOŻENIE BOCZNICY

1. Bocznic kolejowa AGROSTOP, odgałęzia się;
 - w układzie normalnotorowym (1435 mm) w stacji Małaszewicze Centralne, od toru nr 1000 rozjazdem nr 1008, zarządzanych przez CARGOTOR sp. z o.o., w km 202,927 (podana kilometracja związana jest z linią kolejową nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol, zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.);
 - w układzie szerokotorowym (1520 mm) od toru 1s, rozjazdem nr 2000 w km 0,250 linii kolejowej nr 450 Kobyłany – Wólka – Kobyłany, zarządzanej przez CARGOTOR sp. z o.o.
2. Początek bocznic kolejowej AGROSTOP, wyznacza granica gruntu działek należących do Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe AGROSTOP Sp. z o.o. z siedzibą w Terespolu, i stanowi ona:
 - w układzie normalnotorowym (1435 mm), początek rozjazdu nr 1009, zabudowanego w km 0,000 toru nr 1001N lub w km 202.297, według kilometracji związanej z linią kolejową nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol, zarządzaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
 - w układzie szerokotorowym (1520 mm), pomiędzy rozjazdami nr 2000 i 2001, w 0,000 toru dojazdowego S lub w km 0,300 linii kolejowej nr 450 Kobyłany – Wólka – Kobyłany, zarządzanej przez CARGOTOR sp. z o.o.
3. Stacjami obsługującymi bocznicę kolejową ARGOSTOP pod względem techniczno-eksploatacyjnym, jest stacja Małaszewicze Centralne, położona na linii kolejowej nr 865 p. odg. Magdalenka – Małaszewicze Centralne, zarządzanej przez CARGOTOR sp. z o.o. oraz stacja Kobyłany, położona na linii kolejowej nr 450 Kobyłany – Wólka – Kobyłany, zarządzanej przez CARGOTOR sp. z o.o.

§ 10

OKRĘGI NASTAWCZE, POSTERUNKI RUCHU

Bocznic kolejowa AGROSTOP, nie jest podzielona na okręgi nastawcze oraz nie posiada posterunków ruchu.

§ 11

LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO – ODBIORCZYCH

1. Z uwagi na położenie bocznic kolejowej AGROSTOP i jej obsługę ze stacji Małaszewicze Centralne po torze (N) oraz ze stacji Kobyłany po torze (S), na terenie tej bocznic kolejowej znajduje się 10 punktów zdawczo – odbiorczych (tablice „POZ”), odnoszących się w sumie do 23 torów zdawczo-odbiorczych, w tym do 9 torów w układzie normalnotorowym (N) oraz do 14 torów w układzie szerokotorowym (S).
2. Punkty zdawczo – odbiorcze oznaczone są na gruncie tablicami o wymiarach 40 x 60 cm z napisem „PZO”, ustawianymi z prawej strony danego toru lub na danych międzytorzach torów.

3. Zabudowane są one w następujących lokalizacjach bocznic kolejowej AGROSTOP:
- w układzie normalnotorowym (N):
 - tablica z napisem „PZO”, odnosząca się do torów zdawczo-odbiorczych nr 1001N i nr 1007N, znajduje się w odległości 94 m od początku rozjazdu nr 1009, ustawiona przy torze nr 1001N,
 - tablica z napisem „PZO”, odnosząca się do toru zdawczo-odbiorczego nr 1002N, znajduje się w odległości 148 m od początku rozjazdu nr 1009, ustawiona przy torze nr 1002N,
 - tablica z napisem „PZO”, odnosząca się do torów nr 1010N, nr 1011N, nr 1012N, nr 1013N, nr 1014N i nr 1015N, znajduje się w odległości 240 m od początku rozjazdu nr 1010, ustawiona na międzytorzu torów nr 1013N i nr 1014N;
 - w układzie szerokotorowym (S):
 - tablica z napisem „PZO”, odnosząca się do toru nr 2001S, znajduje się w odległości 82 m od początku rozjazdu nr 2000, ustawiona jest przy torze nr 2001S;
 - tablica z napisem „PZO”, odnosząca się do toru nr 2002S i nr 2003S, znajduje się w odległości 189 m od początku rozjazdu nr 2000, ustawiona na międzytorzu torów nr 2002S i nr 2003S,
 - tablica z napisem „PZO”, odnosząca się do torów nr 2004S i nr 2005S, znajduje się w odległości 151 m od początku rozjazdu nr 2004, ustawiona na międzytorzu torów nr 2004S i nr 2005S,
 - tablica z napisem „PZO”, odnosząca się do torów nr 2011S i nr 2012S, znajduje się w odległości 90 m od początku rozjazdu nr 2011, ustawiona na międzytorzu torów nr 2011S i nr 2012S,
 - tablice z napisem „PZO”, odnosząca się do torów nr 2013S, nr 2014S, znajdują się w odległości 150 m od początku rozjazdu nr 2011, ustawiona na międzytorzu torów nr 2013S i nr 2014S,
 - tablice z napisem „PZO”, odnosząca się do torów nr 2015S, nr 2016S i nr 2017S, znajduje się w odległości 60 m od początku rozjazdu nr 2012, ustawiona przy torze nr 2015S,
 - tablica z napisem „PZO”, odnosząca się do torów nr 2018S i nr 2019S, znajduje się w odległości 60 m od początku rozjazdu nr 2016, ustawiona jest przy torze nr 2019S.
3. Podstawiania wagonów i zabierania wagonów na punkty zdawczo – odbiorcze układów torów (N) oraz (S), dokonuje dany przewoźnik kolejowy na podstawie odrębnie zawartych umów bocznicowych.

§ 12

TORY BOCZNICY KOLEJOWEJ, ICH UKŁAD I PRZEZNACZENIE

1. Zagadnienia tematyczne dotyczące torów w układzie normalnotorowym (N) oraz w układzie szerokotorowym (S), zabudowanych na bocznic kolejowej AGROSTOP, w szczególności:
- klasy technicznej,
 - standardów konstrukcyjnych,
 - parametrów geometrycznych,
 - dozoru i diagnostyki,
 - utrzymania i eksploatacji,
 - zasad wykonywania robót nawierzchniowych,
 - prowadzenia dokumentacji diagnostycznej,

zostały określone w przepisach wewnętrznych opracowanych przez użytkownika / zarządcę bocznic kolejowej, zatytułowanych „Wytyczne techniczne utrzymania infrastruktury na bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach”.

2. Parametry eksploatacyjne torów bocznic kolejowej AGROSTOP.
 - 1) Długość ogólna torów w układzie normalnotorowym (N), wynosi 5,165 km.
 - 2) Długość użyteczna torów w układzie normalnotorowym (N), wynosi 3,393 km.
 - 3) Długość ogólna torów w układzie szerokotorowym (S), wynosi 8,200 km.
 - 4) Długość użyteczna torów w układzie szerokotorowym (S), wynosi 5,485 km.
 - 5) Długość ogólna torów bocznic kolejowej w układzie normalnotorowym (N) oraz szerokotorowym (S) razem, wynosi 13,365 km.
 - 6) Maksymalna pojemność torów w układzie normalnotorowym (N), wynosi 220 wagonów czteroosiowych (przyjmując średnią długość wagonu – 15 m).
 - 7) Maksymalna pojemność torów w układzie szerokotorowym (S), wynosi 310 wagonów czteroosiowych (przyjmując średnią długość wagonu – 17 m).
 - 8) Maksymalna pojemność całej bocznic kolejowej w układzie normalnotorowym (N) oraz w układzie szerokotorowym (S), wynosi 530 wagonów czteroosiowych.
 - 9) Normalna pojemność całej bocznic kolejowej w układzie normalnotorowym (N) oraz w układzie szerokotorowym (S), wynosi 60% pojemności maksymalnej, tj. 318 wagonów czteroosiowych.
 - 10) Jednorazowo na tory zdawczo-odbiorcze, można podstawić:
 - w układzie normalnotorowym (N) – 46 wagonów,
 - w układzie szerokotorowym (S) – 75 wagonów.
 - 11) Do układów torowych (N) i (S) bocznic, należą tory o następującym przeznaczeniu:
 - zdawczo - odbiorcze,
 - ładunkowe / zdawczo - odbiorcze,
 - ładunkowe,
 - komunikacyjne,
 - odstawcze,
 - wagowe,
 - wyciągowe.
 - 12) Maksymalne pochylenie podłużne torów w układzie normalnotorowym (N), wynosi 17,8 ‰ (tor nr 1002N), natomiast w układzie szerokotorowym (S), wynosi 0,0 ‰ (tory od nr 2001S do nr 2019S).
3. Na bocznic kolejowej AGROSTOP eksploatowane są tory kolejowe 5 klasy technicznej, o szerokości nominalnej 1435 mm i 1520 mm, z szyn typu S49, na podkładach drewnianych i strunobetonowych oraz tor na ławie żelbetowej (zabudowany zgodnie z projektem Nr 12/P/2002/2L opracowanym przez Biuro Projektów „Bukol” Spółka z o.o. w Lublinie), przytwierdzenie szyn do podkładów pośrednie typu „K”, na podsypce z tłucznia.
4. Wykaz torów w układzie normalnotorowym (N) oraz w układzie szerokotorowym (S) bocznic kolejowej AGROSTOP, wyszczególnia poniższe zestawienie – Tabela nr 1.

Tabela nr1

Nr toru	Przeznaczenie toru	Długości torów						Pojemność w wagonach 4-osiowych	Pochylenie maksym. torów
		Ogólna			Użyteczna				
		od	do	[m]	od	do	[m]		
Układ normalnotorowy (N)									
1001N	wagowy, zdawczo-odbiorczy	PR 1009	KO	620	UR 1012	KO	320	21	10.8 ‰
1001aN	odstawczy	PR 1011	KO	136	UR 1011	KO	96	6	10.8 ‰
1002N	zdawczo-odbiorczy	PR 1009	PR1018	334	UR 1011	UR 1018	187	12	17.8 ‰
1003N	odstawczy	PR 1018	KO	156	UR 1018	KO	116	7	0.0 ‰
1004N	wagowy, ładunkowy	PR 1018	KO	168	PR 1011	KO	128	8	0.0 ‰
1007N	wagowy, zdawczo-odbiorczy	PR 1012	KO	358	UR 1012	KO	223	14	10.8 ‰
1010N	ładunkowy	PR 1010	KO	580	UR 1016	KO	320	21	0.0 ‰
1011N	ładunkowy	PR 1016	KO	360	UR 1016	KO	320	21	0.0 ‰
1012N	zdawczo-odbiorczy	PR 1015	KO	541	UR 1015	KO	501	33	0.0 ‰
1013N	zdawczo-odbiorczy	PR 1014	KO	770	UR 1014	KO	650	43	0.0 ‰
1014N	zdawczo-odbiorczy	PR 1013	KO	836	UR 1017	KO	266	17	0.0 ‰
1015N	ładunkowy	PR 1017	KO	306	UR 1017	KO	266	17	0.0 ‰
Razem				5 165	-	-	3 393	220	-
Układ szerokotorowy (S)									
2001S	wagowy, ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2001	KO	614	wagi	KO	355	15	0.0 ‰
2002S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2001	KO	690	POZ	KO	607	35	0.0 ‰
2003S	ładunkowy	PR 2004	PR2007	689	wagi	UR 2007	322	18	0.0 ‰
2004S	wagowy, ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2001	KO	791	UR 2005 PR 2007	UR 2007 KO	417 100	30	0.0 ‰

2005S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2005	PR 2006	255	UR 2005	UR 2006	221	13	0.0 ‰
2006S	odstawczy	PR 2006	KO	200	UR 2006	KO	160	9	0.0 ‰
2007S	odstawczy	PR 2006	KO	203	UR 2006	KO	163	9	0.0 ‰
tor dojazd.S	komunikacyjny	KR 2000	PR 2001	50	UR 2000	-	-	-	0.0 ‰
2011S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2010	KO	525	UR 2016	KO	217	12	0.0 ‰
2012S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2015	KO	404	UR 2015	KO	221	13	0.0 ‰
2013S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2013	KO	556	UR 2013	KO	425	25	0.0 ‰
2014S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2011	KO	708	UR 2011	KO	578	34	0.0 ‰
2015S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2012	KO	512	UR 2012	KO	472	27	0.0 ‰
2016S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2003	KO	757	UR 2014	KO	428	25	0.0 ‰
2017S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2014	KO	468	UR 2014	KO	428	25	0.0 ‰
2018S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2017	KO	212	UR 2017	KO	172	10	0.0 ‰
2019S	ładunkowy, zdawczo-odbiorczy	PR 2016	KO	566	UR 2017	KO	172	10	0.0 ‰
Razem				8 200	-	-	5 485	310	-
OGÓŁEM				13 365	-	-	8 878	530	-

Opis określeń:

PR – początek rozjazdu

KR – koniec rozjazdu

UR – okres rozjazdu

KO – kozioł oporowy

§ 13

ROZJAZDY NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Zagadnienia tematyczne dotyczące rozjazdów w układzie normalnotorowym (N) oraz w układzie szerokotorowym (S), zabudowanych na bocznicy kolejowej AGROSTOP, w szczególności:
 - wymagań techniczno-konstrukcyjnych,
 - diagnostyki,
 - oględzin oraz zasad ich rejestracji,
 - pomiarów i badań technicznych,
 - utrzymania i eksploatacji,
 - zasad wykonywania konserwacji i napraw,
 - zasad prowadzenia dokumentacji,
 - działania i utrzymania zamknięć nastawczych,zostały określone w przepisach wewnętrznych opracowanych przez użytkownika / zarządcę bocznicy kolejowej, zatytułowanych „Wytyczne techniczne utrzymania infrastruktury na bocznicy kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach”.
2. Na bocznicy kolejowej AGROSTOP zabudowane są rozjazdy zwyczajne typu: S49-1:9-190, o szerokości nominalnej 1435 mm oraz zwyczajne typu: S49-1:9-190, o szerokości nominalnej 1520 mm, oba typy rozjazdów na podrozdajdnicach drewnianych, na podsypce z tłucznia, z suwakowymi zamknięciami nastawczymi.
3. Wszystkie rozjazdy bocznicy kolejowej AGROSTOP, są nastawiane ręcznie.
4. Wszystkie rozjazdy, tak w układzie normalnotorowym (N), jak i w układzie szerokotorowym (S), są ponumerowane, zgodnie z numeracją określoną na planie schematycznym bocznicy kolejowej AGROSTOP. Numery rozjazdów umieszczone są na wskaźnikach zwrotnicowych.
5. Położenie przeciwwagi z białym półkolem od góry, oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy rozjazdu. Po zakończeniu pracy manewrowej na bocznicy kolejowej AGROSTOP, zwrotnice rozjazdów, powinny być nastawione w położenie zasadnicze.
6. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic rozjazdów po zakończeniu pracy manewrowej na bocznicy kolejowej AGROSTOP odpowiedzialny jest kierownik drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego oraz kierujący manewrami dokonanymi przy użyciu ciągnika szynowo - drogowego.
7. Ze względu na dobre oświetlenie całego terenu bocznicy, wskaźniki zwrotnicowe na bocznicy kolejowej AGROSTOP, nie są oświetlane.
8. Wykaz rozjazdów bocznicy kolejowej AGROSTOP, w układzie normalnotorowym (N) oraz w układzie szerokotorowym (S) bocznicy kolejowej AGROSTOP, wyszczególnia poniższe zestawienie – Tabela nr 2.

Tabela nr 2

Nr rozjazdu	Typ i rodzaj	Zasadnicze położenie	Sposób nastawiania	Wyposażenie	Oświetlona tak/nie	Zamykana tak/nie	Kto obsługuje
Rozjazdy w układzie normalnotorowym (N)							
1008 (rozjazd, od którego odgałęzia się bocznic AGROSTOP)	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1000	rozjazd nr 1008 jest uzależniony z wykolejnicą Wk 1008				pracownik drużyny manewrowej przewoźnika – klucz na posterunku „Ms61”
1009	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1001	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przewoźnika, uczestniczący w pracy manewrowej przy użyciu lokomotywy lub pracownik bocznic kolejowej, uczestniczący w pracy manewrowej przy użyciu ciągnika szynowo - drogowego
1010	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1002	ręczny	nie	nie	nie	
1011	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1001a	ręczny	nie	nie	nie	
1012	S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor 1007	ręczny	nie	nie	nie	
1013	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1014	ręczny	nie	nie	nie	
1014	S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor 1013	ręczny	nie	nie	nie	
1015	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1012	ręczny	nie	nie	nie	
1016	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1010	ręczny	nie	nie	nie	
1017	S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor 1014	ręczny	nie	nie	nie	
1018	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 1002	ręczny	nie	nie	nie	
Rozjazdy w układzie szerokotorowym (S)							
2000 (rozjazd, od którego odgałęzia się bocznic AGROSTOP)	S49 1:9 190 promień lewy	na tor 1S	rozjazd nr 2000 jest uzależniony z wykolejnicą Wk 50				pracownik drużyny manewrowej przewoźnika – klucz na posterunku dyżurnego ruchu „KsD” stacji Kobyłany

2001	S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor 2001	ręczny	nie	nie	nie	pracownik drużyny manewrowej przewoźnika, uczestniczący w pracy manewrowej przy użyciu lokomotywy lub pracownik bocznic kolejowej, uczestniczący w pracy manewrowej przy użyciu ciągnika szynowo - drogowego
2002	S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor 2002	ręczny	nie	nie	nie	
2003	S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor 2003	ręczny	nie	nie	nie	
2004	S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor 2003	ręczny	nie	nie	nie	
2005	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 2005	ręczny	nie	nie	nie	
2006	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 2006	ręczny	nie	nie	nie	
2007	S49 1:9 190 promień prawy	na tor 2004	ręczny	nie	nie	tak	
2010	S49 1:9 190 promień lewy	na tor 2016	ręczny	nie	nie	tak	
2011	S49 1:9 190 promień lewy	na tor 2014	ręczny	nie	nie	tak	
2012	S49 1:9 190 promień lewy	na tor 2015	ręczny	nie	nie	tak	
2013	S49 1:9 190 promień lewy	na tor 2013	ręczny	nie	nie	tak	
2014	S49 1:9 190 zwyczajny prawy	na tor 2016	ręczny	nie	nie	nie	
2015	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 2012	ręczny	nie	nie	nie	
2016	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 2011	ręczny	nie	nie	nie	
2017	S49 1:9 190 zwyczajny lewy	na tor 2018	ręczny	nie	nie	nie	

§ 14

Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego

1. Z prowadzeniem ruchu kolejowego na bocznicy kolejowej AGROSTOP, związane są następujące urządzenia zabezpieczenia ruchem kolejowym:
 - zamki zwrotnicowe, zamontowane w zwrotnicach rozjazdów nr 1008 i nr 2000,
 - zamki wykolejnicowe, zamontowane w wykolejnicach Wk1008 i Wk 50,
 - wykolejnica „Wk 1008”, uzależniona z rozjazdem nr 1008, usytuowana na wstawce pomiędzy rozjazdami nr 1008 i nr 1009, za rozjazdem nr 1008 (tor o szerokości nominalnej 1435 mm),
 - wykolejnica „Wk 50”, uzależniona z rozjazdem nr 2000, usytuowana na wstawce pomiędzy rozjazdami nr 2000 i nr 2001, na torze za rozjazdem nr 2000 (tor o szerokości nominalnej 1520 mm).
2. Wykaz wykolejnic, wyszczególnia poniższe zestawienie – Tabela nr 3.

Tabela nr 3

Nr wykolejnicy	Zasadnicze położenie wykolejnicy	Sposób nastawiania	Oświetlenie wykolejnicy	Uzależnienie wykolejnicy tak/nie	Wykolejnica zamykana tak/nie	Miejsce przechowywania klucza do zamka wykolejnicowego	Kto obsługuje wykolejnicę w czasie pracy manewrowej
Wk1008	nałożona na wstawkę m. rozjazd. 1008 i 1009 (N)	ręczny	nie	tak	tak	posterunek „Ms61” stacji Małaszewicze Centralne	pracownik drużyny manewrowej przewoźnika
Wk50	nałożona na wstawkę m. rozjazd. 2000 i 2001 (S)					posterunek dyżurnego ruchu „MsD” stacji Kобылany	

3. Wykolejnice, zamykane są zamkami wykolejnicowymi. Ich zasadnicze położenie – „Nałożone na tor”.
4. Wykolejnice Wk1008 i Wk50, są uzależnione ze zwrotnicami rozjazdów, odpowiednio z rozjazdem normalnotorowym nr 1008 i rozjazdem szerokotorowym nr 2000.
5. Diagnostyka oraz utrzymanie zamków wykolejnicowych oraz wykolejnic, leży w gestii użytkownika bocznicy kolejowej AGROSTOP.

§ 15

Przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

1. Na terenie bocznicy kolejowej AGROSTOP, nie istnieją skrzyżowania w jednym poziomie torów z drogami publicznymi.
2. Drogi kołowe oraz place manewrowe na terenie bocznicy kolejowej AGROSTOP są drogami technologicznymi / wewnętrznymi, służącymi zarządcy / użytkownikowi bocznicy kolejowej, po których poruszają się pojazdy tego zarządcy / użytkownika bocznicy kolejowej lub pojazdy innych podmiotów zewnętrznych, którzy wykonują przejazdy w celu wykonywania czynności leżących w interesie zarządcy / użytkownika bocznicy kolejowej, realizując działania zlecone przez niego.

3. Wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe zlokalizowane na terenie bocznic kolejowej AGROSTOP z uwagi na warunki określone w ww. ust. 2, nie są klasyfikowane (bez określenia ich kategorii) oraz nie podlegają wymogom w tym zakresie określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744 z późn. zm.).
4. Przejazdy kolejowo-drogowe od strony torów oznakowane są wskaźnikami W6b „Baczność”, natomiast od strony dróg wewnętrznych, osygnalizowane są pionowymi drogowymi znakami ostrzegawczymi, tj. G-3 lub G4 „Krzyżami św. Andrzeja” oraz znakami B20 „STOP”.
5. Dla zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz kołowego na bocznic kolejowej AGROSTOP, przy bramie wjazdowej na teren zamknięty bocznic, ustawiona jest tablica informacyjna z napisem „Kierowco zachowaj szczególną ostrożność przy przekraczaniu torów”.
6. Cały zamknięty teren bocznic kolejowej AGROSTOP, w tym drogi technologiczne / wewnętrzne / zakładowe, place manewrowe, przejazdy kolejowo-drogowe i ciągi komunikacji pieszej, wyłożony jest płytami żelbetowymi.
7. Przejścia dla pieszych w poziomie szyn, oznakowane są od strony ciągów komunikacji pieszej, tablicami z napisem „UWAGA POCIĄG”.
8. Utrzymanie przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych w poziomie szyn, zlokalizowanych na terenie bocznic kolejowej AGROSTOP (szczególnie w zakresie oczyszczania żłobków), należy do pracowników zarządcy / użytkownika tej bocznic.
9. Z uwagi na to, że czystość żłobków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych w poziomie szyn, ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, na stan żłobków, należy zwracać szczególną uwagę podczas panujących trudnych warunkach atmosferycznych (opady śniegu – lód oraz opady deszczu – błoto).
10. Wykaz przejazdów kolejowo-drogowych, zlokalizowanych na terenie bocznic kolejowej AGROSTOP, wyszczególnia poniższe zestawienie – Tabela nr 4.

Tabela nr 4

Położenie przejazdu kolejowo-drogowego			Kategoria	Strzeżony / niestrzeżony	Nawierzchnia przejazdu kolejowo-drogowego	Utrzymanie przejazdu kolejowo-drogowego
Lp.	Km	Skrzyżowanie z torem nr				
1	0.192	2004S, 2005S	nie podlegają klasyfikacji, gdyż są zlokalizowane w ciągu dróg wewnętrznych / zakładowych / technologicznych,	niestrzeżone	płyty żelbetowe	pracownik bocznic kolejowej
2	0.366	2004S, 1004S, 2005S				
3	0.545	2003S				
4	0.634	2002S				
5	0.283	1001N, 1007N				
6	0.547	2001S				
7	0.293	1002N, 2004S				

§ 16

Oświetlenie bocznic kolejowej

1. Układ torów bocznic oraz stanowiska przeładunkowe, posiada oświetlenie zewnętrzne.
2. Punkty świetlne zapewniają prawidłowe oświetlenie terenu, na którym wykonywana jest praca przy czynnościach ładunkowych oraz praca manewrowa, wykonywana przez pracowników bocznic kolejowej oraz pracowników drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego, dokonującej obsługi bocznic.
3. Nie ma ograniczeń w pracy bocznic kolejowej, ze względu na porę doby.
4. Tory bocznic oświetlane są w zależności od potrzeb. Oświetlenie zewnętrzne włączane jest bez względu na porę dnia w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych.
5. Nadzór nad stanem oświetlenia torów sprawuje pracownik bocznic.

§ 17

Punkty i urządzenia ładunkowe

1. Na bocznic kolejowej ARGOSTOP dla zapewnienia prawidłowego przebiegu procesu przeładunku towarów, w tym gazu propan – butan z wagonów cystern szerokotorowych, napełnianie zbiorników magazynowych, napełnianie samochodów cystern, jak również przeładunek kontenerów, materiałów gabarytowych, sypkich, konstrukcji stalowych i części zamiennych oraz innych materiałów, odbywa się na wyznaczonych torach i przystosowanych do tego celu czynności stanowisk przeładunkowych:
 - stanowiska przeładunkowe z wagonów szerokotorowych (S) na wagony normalnotorowe (N), pomiędzy torami nr 1004N, 2004S i nr 2005S,
 - stanowiska przeładunkowe pomiędzy torami nr 2003S i 2004S,
 - stanowiska przeładunkowe materiałów sypkich z wagonów szerokotorowych (S) na samochody przy torze nr 2001S,
 - stanowiska przeładunkowe do przeładunku materiałów luzem, przy torze nr 2002S,
 - stanowiska przeładunkowe kontenerów, przy torach nr 1014N, 1015N i 2012N, 2013S i 2019S.
2. Wykonywanie czynności rozładunkowo - załadunkowych polegające na przeładunku towarów w systemie wagon (S) wagon (N) oraz wagon (S) lub wagon (N) – samochód lub wagon, odbywa się przy użyciu następujących urządzeń ładunkowych:
 - transporter kubełkowy,
 - transporter taśmowy,
 - sprzęt specjalistyczny,
 - ładowarki,
 - wózki podnoszące / widłowe.

§ 18

Wagi wagonowe

1. Na terenie bocznic kolejowej AGROSTOP, zlokalizowanych jest 5 wag wagonowych.
2. Ważenia wagonów dokonuje się na 3 wagach wagonowych na torach normalnotorowych (N) oraz na 2 wagach wagonowych na torach szerokotorowych (S).

3. Wagi wagonowe w torach (N), zabudowane są w torze nr 1001N w km 0.283, w torze nr 1004N w km 0.028 oraz w torze nr 1007N w km 0.125.
4. Wagi wagonowe w torach (S), zabudowane są w torze nr 2001S w km 0.365 oraz w torze nr 2004S w km 0.237.
5. Wagi przeznaczone są do ważenia przesyłek wagonowych przychodzących na bocznicę kolejową, jak również do tarowania wagonów próżnych i ważenia wagonów z przesyłkami z własnego nadania (określenia masy załadowanych surowców i towarów na terenie bocznicy).
6. Wjazd na wagę pojazdów kolejowych, może się odbywać z prędkością $v = 3$ km/h i tylko wtedy, gdy podany jest na tej wadze sygnał Z 2wg „Wjazd dozwolony”. Przy podanym sygnale Z1wg „Stój, wjazd zabroniony”, zabroniony jest jakikolwiek ruch pojazdów kolejowych po pomoście wagi wagonowej.
7. Przejazd przez wagę pojazdów kolejowych, podczas wykonywania prac manewrowych, odbywa się również z prędkością $v = 3$ km/h.
8. Na wagach mogą być ważone wagony o maksymalnym ciężarze brutto wskazanym dla danej wagi. Zabroniony jest wjazd na wagę pojazdów kolejowych (wagonów lub lokomotyw) o ciężarze brutto przekraczającym dopuszczalny dla danej wagi wagonowej.
9. Ważenia dokonuje pracownik boczniczy kolejowej AGROSTOP, posiadający stosowne uprawnienia do wykonywania czynności wagowego.
10. Wagi wagonowe muszą posiadać aktualne świadectwa legalizacji.
11. Technologia ważenia wagonów, jak również parametry techniczno-eksploatacyjne wag wagonowych, określona jest w odrębnych przepisach oraz w dokumentacji techniczno-ruchowej tych urządzeń.

§ 19

Bramy kolejowe

1. Wjazd na teren boczniczy kolejowej AGROSTOP odbywa się po otwarciu bram wjazdowych zewnętrznych, usytuowanych:
 - nad torami normalnotorowymi (N) nr 1001N i nr 1002N (nad szynami łączącymi rozjazdu nr 1009),
 - nad torami szerokotorowymi (S) nr 2001S i nr 2002S (nad osadą iglicy rozjazdu nr 2001).
2. Przed dokonaniem wjazdu / wyjazdu / jazdy manewrowej z i na bocznicę kolejową, otwieranie i zamykanie bram oraz zabezpieczanie jej skrzydeł przed samoczynnym zamknięciem, należy do obowiązków pracownika boczniczy kolejowej.
3. Bramy osygnalizowane są tarczami D1 „Stój”, umieszczonymi na jednym ze skrzydeł bram.

§ 20

Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki

1. Na torach boczniczy kolejowej AGROSTOP, obowiązują następujące rodzaje skrajni:
 - skrajnia budowli dla układu torów normalnotorowych (N) – określona w normie PN-EN 15273-3:2010 „Skrajnia A” / fakultatywnie, norma PN-69 K-02057:1969,
 - skrajnia taboru (statyczna) – określona w normie PN-EN 15273-2:2010 „Skrajnia A”,

- skrajnia budowli dla układu torów szerokotorowych (S) – określona w normie GOST 9238-83.
- 2. Na bocznic kolejowej AGROSTOP, nie ma urządzeń do pomiaru skrajni – skrajników.
- 3. Na terenie bocznic kolejowej, nie ma urządzeń i budowli, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

§ 21

Sygnały, wskaźniki i tablice

1. Na bocznic kolejowej AGROSTOP, stosowane są sygnały i wskaźniki, zgodnie z przepisami wewnętrznymi jej użytkownika, tj. zgodnie z Przepisami wewnętrznymi prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznic kolejowej „AGROSTOP” w Małaszewiczach – Nr TTN-500-57/2007 z 14 czerwca 2007 r.
2. Na torach bocznic kolejowej AGROSTOP nie ma semaforów, ani tarcz manewrowych.
3. Dla zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania pracy manewrowej na terenie bocznic kolejowej AGROSTOP, zabudowano następujące sygnały i wskaźniki:
 - tarcze D1 „Stój”, umieszczone na skrzydłach bram wjazdowych,
 - tarcze zaporowe Z1 „Stój”, sygnały zamknięcia toru, ustawione przy torach zakończonych kozłami oporowymi z prawej strony tych torów (patrząc w kierunku jazdy), przed zasypką piaskową,
 - wskaźniki W6b „Bacność” oznaczające, że prowadzący pojazdy kolejowe (maszynista), musi podać sygnał bacność – ustawiane przed przejazdami przed skrzyżowaniami torów z drogami wewnętrznymi / technologicznymi z prawej strony toru, do którego się odnosi patrząc w kierunku jazdy,
 - sygnały wskazujące położenia wykolejnicy, Z1wk „Stój – wykolejnica na torze” oraz Z2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”,
 - sygnały na wagach wagonowych Z1wg „Stój, wjazd zabroniony” oraz Z2 wg „Wjazd dozwolony”,
 - wskaźniki położenia zwrotnicy Wz, znajdujące się przy wszystkich zwrotnicach rozjazdów, wskazujące dla jakiej jazdy (na wprost, czy na kierunek zwrotny) jest nastawiona zwrotnica danego rozjazdu,
 - wskaźniki W17 (słupki ukresowe białe – czerwone), ustawione między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów, w miejscach gdzie odległość między osiami torów wynosi 3.5 m (wskaźniki te znajdują się na międzytorzach za każdym rozjazdem, wyznaczając miejsce do którego można zająć tor taborem),
 - znaki pochylenia podłużnego toru, określające wielkość pochylenia i jego długość,
 - „Krzyże św. Andrzeja”, ustawione bezpośrednio przed skrzyżowaniami torów z drogami wewnętrznymi / technologicznymi z obu stron toru z prawej strony drogi,
 - znaki drogowe B20 „Stop”, ustawiane bezpośrednio przed skrzyżowaniami torów z drogami wewnętrznymi / technologicznymi, z obu stron toru z prawej strony drogi,
 - tablice z napisem „PZO”, ustawianymi z prawej strony danego toru lub na danych międzytorzach torów, określające początek punktu zdawczo - odbiorczego wagonów podstawianych na bocznicę kolejową lub z niej odbieranych,
 - tablice ostrzegawcze dla kierujących pojazdami samochodowymi z napisem „Kierowco zachowaj szczególną ostrożność przy przekraczaniu torów”, ostrzegające kierowców przy przekraczaniu pojazdem drogowym skrzyżowań w jednym poziomie torów z drogami wewnętrznymi / technologicznymi, tj. przejazdów kolejowo – drogowych, zlokalizowanych na bocznic kolejowej.

11. Wykaz miejsc ustawienia tablic, znaków i wskaźników, zlokalizowanych na bocznicy kolejowej AGROSTOP, wyszczególnia poniższe zestawienie – Tabela nr 5.

Tabela nr 5

Oznaczenie	Lokalizacji	Odnosi się do toru nr	Miejsce ustawienia
Tablice z napisem „PZO” „Punkt zdawczo - odbiorczy” (tablice o wymiarach 40 x 60 cm)	według lokalizacji określonych w § 11 niniejszego regulaminu	1001N i 1007N	po prawej stronie toru nr 1001N
		1002N	po prawej stronie toru nr 1002N
		1010N, 1011N, 1012N, 1013N, 1014N i 2015N	na międzytorzu torów nr 1013N i 1014N
		2001S	po prawej stronie toru nr 2001S
		2002S i 2003S	na międzytorzu torów nr 2002S i 2003S
		2004S i 2005S	na międzytorzu torów nr 2004S i 2005S
		2011S i 2012S	na międzytorzu torów nr 2011S i 2012S
		2013S i 2014S	na międzytorzu torów nr 2013S i 2014S
		2015S, 2016S i 2017S	po prawej stronie toru nr 2015S
		2018S i 2019S	po prawej stronie toru nr 2019S
Tarcze zatrzymania D1 „Stój”	94 m od począt. rozjazdu nr 1008	nad torami pomiędzy rozjazdami nr 1008N i 1009N	tarcze umieszczone są na skrzydłach bram kolejowych. Powierzchnie tarcz są odblaskowe
	62 m od począt. rozjazdu nr 2000	nad torami nr 2002S i 2005S	
Tarcze zaporowe Z1 „Stój”, przy torach zakończonych kozłem oporowym	w odległości wynoszącej ok. 10 m od końca danego toru	1001N, 1001aN, 1003N, 1004N, 1007N, 1010N, 1011N, 1012N, 1013N, 1014N, 1015N, 2001S, 2002S, 2004S, 2006S, 2007S, 2011S, 2012S, 2013S, 2014S, 2015S, 2016S, 2017S, 2018S i 2019S	tarcze umieszczone są z prawej strony każdego toru zakończonego szynowym kozłem oporowym, patrząc w kierunku kozła oporowego w miejscu, na początku odcinka toru zasypanego piaskiem – na początku tzw. „poduszki pisakowej”
Wskaźniki ukresów rozjazdów W17	w odległości wynoszącej 3,5 m, mierzonej między osiami odgałęziających się torów	odnosi do każdego toru, w którym zabudowane są rozjazdy	wskaźniki w postaci białe – czerwonych słupków, ustawionych za krzyżownicą każdego rozjazdu, między wewnętrznymi szynami odgałęziających się torów

Wskaźniki zwrotnicowe (Wz)	przy zwrotnicach każdego rozjazdu zabudowanego na bocznic	odnosi do każdego toru, w którym zabudowane są rozjazdy	wskaźniki w postaci tarcz nieoświetlonych, umiejscowione są koziółkach zwrotnych, przy zwrotnicach każdego rozjazdu – wykonane są z kształtowników, pomalowanych farbą odblaskową
Sygnały na wagach wagonowych Z1wg „Stój, wjazd zabroniony” oraz Z2wg „Wjazd dozwolony”	0,283	1001N	sygnały umieszczone przy pomostach wag wagonowych
	0,028	1004N	
	0,125	1007N	
	0,365	2001S	
	0,237	2004S	
Sygnały na wykolejnicy: Z1wk „Stój, wykolejnicza na torze” Z2wk „Wykolejnicza zdjęta z toru”	po między rozjazdami nr 1008 i 1009	1001N	sygnały wskazywane są przez tarcze nieoświetlone odblaskowe
	po między rozjazdami nr 2000 i 2001	2001S	
Wskaźniki ostrzegania W6b do podawania sygnału Rp1 „Bacność”	przed każdym skrzyżowaniem torów z drogami wewnętrznymi / technologicznymi, z obu jego stron	odnosi do każdego toru, w którym zabudowane są przejazdy kolejowo-drogowe	wskaźniki usytuowane z prawych strony torów, patrząc w kierunku jazdy. Powierzchnia wskaźników wykonana z materiałów odblaskowych
Znaki pochylenia podłużnego toru	przy torze nr 1002	1001N, 1001aN, 1002N, 1007N	znaki z oznaczeniami pochylenia podłużnego zawieszane na wsporniku na wysokości 1,75 m ponad główkę szyny
„Krzyże św. Andrzeja” G3 lub G4	min. 5 m przed każdym przejazdem kolejowo-drogowym od strony dróg wewnętrznych / technologicznych z obu stron toru	odnosi do każdego skrzyżowania torów z drogami wewnętrznymi / technologicznymi	pionowe znaki drogowe, tj. „Krzyż św. Andrzeja” oraz B20 „Stój”, umiejscowione na jednym wysięgniku, wyznaczają miejsce zatrzymania pojazdów drogowych przed przejazdami kolejowo-drogowymi - znaki odblaskowe
Znaki drogowe B20 „Stop”			
„Kierowco zachowaj szczególną ostrożność przy przekraczaniu torów”	bezpośrednio przed drogą bramą wjazdową – wyjazdową na teren bocznic kolejowej	odnosi się do torów, które krzyżują się w jednym poziomie z drogami wewnętrznymi / technologicznymi	tablice umieszczone po prawej stronie drogi kołowej, przed bramą wjazdową – wyjazdową na teren bocznic kolejowej

§ 22

Urządzenia i środki trakcyjne

1. Do wykonywania pracy manewrowej na terenie bocznic używa się spalinowych pojazdów trakcyjnych, tj. ciągników szynowo - drogowych typu CRYSTAL 120.

2. Praca manewrowa z wykorzystaniem ciągnika szynowo - drogowego, wykonywana jest pod kierownictwem uprawnionego pracownika bocznicy (kierownika manewrów).
3. Ciągnik szynowo - drogowy typu CRYSTAL 120, może poruszać się po terenie bocznicy kolejowej AGROSTOP po torach o szerokości toru 1520 mm oraz 1435 mm.
4. Dla przedmiotowego pojazdu szynowo - drogowego, opracowano odrębne regulacje, zatytułowane „Przepisy wewnętrzne dla prowadzącego spalinowy pojazd trakcyjny oraz wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją ciągnika szynowo – drogowego na bocznicy kolejowej „AGROSTOP” w Małaszewiczach”.
5. Dane techniczne ciągnika szynowo - drogowego typu CRYSTAL 120:
 - producent – C.A.S CRYSTAL Agropoland S.C.,
 - liczba osi i kół - 2 osie , 4 koła,
 - osie napędowe - 2 osie napędowe,
 - położenie silnika - wzdłużne z przodu,
 - długość ciągnika - 4 750 mm,
 - szerokość ciągnika - 2 230 mm,
 - wysokość ciągnika - 3 050 mm,
 - silnik DS. Martin Słowacja,
 - pojemność skokowa silnika 6 842 cm³.
 - maksymalna moc silnika - 114 kW.
6. Podczas obsługi bocznic kolejowej AGROSTOP przez przewoźnika kolejowego, ciągnik szynowo - drogowy nie może znajdować się na obsługiwanych torach bocznicy, ani też wykonywać żadnej pracy manewrowej.
7. Przedstawiciel użytkownika powinien upewnić się, czy ciągnik nie wykonuje żadnych prac manewrowych na torach lub nie znajduje się na torach i powiadomić o tym ustawiacza drużyny manewrowej przewoźnika dokonującego obsługi bocznicy. Nie zwalnia to jednak kierownika drużyny manewrowej przewoźnika z obowiązku upewnienia się, że ciągnik użytkownika bocznicy, nie wykonuje żadnych prac manewrowych i nie znajduje się na torze.
8. Dopuszcza się wykonywanie prac manewrowych na terenie bocznic kolejowej AGROSTOP, jednocześnie przy pomocy lokomotyw spalinowych szerokotorowych oraz normalnotorowych.
9. W przypadku potrzeby technicznej, użytkownik bocznicy może korzystać z pomocy technicznej świadczonej przez pociąg ratunkowy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach. Pomoc można uzyskać dzwoniąc na następujące numery telefonów: (25) 643 35 01 lub 600 084 226.
10. Bocznic kolejowa AGROSTOP, nie jest wyposażona w obrotnicę i trójkąt do obracania lokomotyw.
11. Przesyłki towarowe na teren bocznic kolejowej AGROSTOP, dostarczane są wyłącznie taborem przewoźnika kolejowego.

§ 23

Tabor wagonowy własny lub wypożyczony

Bocznic kolejowa AGROSTOP, nie dysponuje własnym, ani wypożyczonym tabor wagonowym.

§ 24

Środki łączności

1. Bocznic kolejowa AGROSTOP, korzysta z ogólnodostępnej sieci telefonicznej, dzięki której posiada łączność telefoniczną z innymi przedsiębiorstwami, w tym z zarządcą infrastruktury od torów którego się odgałęzia, oraz przewoźnikami kolejowymi ją obsługującymi.
2. Numer centrali telefonicznej: (83) 375 31 13, (83) 375 38 42, (83) 375 14 30.
3. Spis adresów i telefonów pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, policji oraz ważniejszych kolejowych jednostek organizacyjnych , wyszczególniono w Rozdziale XII niniejszego opracowania.
4. Bocznic kolejowa AGROSTOP, nie posiada radiotelefonicznej łączności manewrowej, która wykorzystywana byłaby przy wykonywaniu pracach manewrowych.

ROZDZIAŁ III

ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO

§ 25

Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznic jest połączona

Ruch kolejowy pomiędzy torami (N) oraz (S) zarządcy infrastruktury CARGOTOR sp. z o.o., a torami bocznic kolejowej AGROSTOP, prowadzony jest na zasadzie jazd manewrowych.

I. Ruch pojazdów kolejowych po układzie torów normalnotorowych (N).

1. Czynności dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „MsC” stacji Małaszewicze Centralne:
 - przyjmuje od kierownika manewrów telefonicznie lub radiotelefonem zgłoszenie gotowości wyjazdu ze stacji do obsługi bocznic lub wyjazdu po obsłudze bocznic,
 - wydaje polecenie nastawniczemu nastawni wykonawczej „Ms61” ułożenia drogi przebiegu po torach stacyjnych Małaszewicze Centralne do zwrotnicy rozjazdu nr 1008 dla jazdy manewrowej w celu obsługi bocznic kolejowej.
2. Czynności nastawniczego nastawni wykonawczej „Ms61” stacji Małaszewicze Centralne:
 - na polecenie dyżurnego ruchu, układa drogę przebiegu dla jazdy manewrowej po torach stacyjnych (okręgu) Małaszewicze Centralne do zwrotnicy rozjazdu nr 1008 na bocznic kolejową,
 - wydaje / odbiera klucz od wykojownicy Wk1008 za pokwitowaniem w „Książce przebiegów R-142”,
 - wydaje zgodę drużynie manewrowej na wjazd / wyjazd z bocznic kolejowej na tor stacyjny Małaszewicze Centralne.
3. Czynności drużyny trakcyjnej obsługującej bocznic kolejową:
 - wykonuje czynności związane z wykonywaniem pracy manewrowej,
 - wykonuje wspólnie z kierownikiem manewrów wymaganą próbę hamulca zespolonego.
4. Czynności kierownika drużyny manewrowej przewoźnika (ustawiacza):
 - zgłasza gotowość do dyżurnego ruchu wyjazdu ze stacji do obsługi bocznic kolejowej i wjazd na stację Małaszewicze Centralne po obsłudze bocznic kolejowej,
 - układa drogę przebiegu dla jazdy manewrowej na bocznic kolejowej w zakresie przewidzianym dla drużyny manewrowej przewoźnika,
 - ustawiacz drużyny manewrowej, pobiera od nastawniczego nastawni wykonawczej „Ms61” klucz od wykojownicy Wk1008 za pokwitowaniem w „Książce przebiegów R-142”,
 - pracownik drużyny manewrowej (ustawiacz) po otwarciu zamka wykojownicowego wykojownicy Wk1008 i zdjęciu jej z toru, otwiera zamek zwrotnicowy w rozjeździe 1008 oraz nastawia zwrotnicę w kierunku bocznic kolejowej AGROSTOP,
 - po zakończeniu obsługi bocznic kolejowej, musi uzyskać zgodę na wyjazd z bocznic od nastawniczego nastawni wykonawczej „Ms61” stacji Małaszewicze Centralne,
 - po uzyskaniu zgody i po wyjeździe z bocznic kolejowej, kierownik (ustawiacz) drużyny manewrowej, nastawia zwrotnicę 1008 i wykojownicę Wk1008 w położenie zasadnicze („nałożona na tor”), a klucz zwraca dla nastawniczego nastawni „Ms61” stacji Małaszewicze Centralne, za pokwitowaniem w „Książce przebiegów R-142”,

- przekazuje i odbiera od przedstawiciela bocznic kolejowej AGROSTOP dokumenty przewozowe,
 - kwituje przekazanie i przyjęcie wagonów na punktach zdawczo odbiorczych bocznic kolejowej,
 - wykonuje wspólnie z pracownikiem drużyny trakcyjnej wymaganą próbę hamulca zespolonego,
 - dokonuje zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem i zdjęcia zabezpieczenia,
 - sprawuje nadzór nad przesyłkami w czasie przewozu między stacją Małaszewicze Centralne i punktami zdawczo – odbiorczymi bocznic kolejowej AGROSTOP,
 - w przypadku spychania wagonów na bocznice kolejową, wyznacza manewrowego do jazdy na czole pchanego składu.
5. Czynności pracownika bocznic kolejowej AGROSTOP (spedytora):
- przyjmuje i przekazuje dokumenty przewozowe przewoźnika,
 - sporządza pisemne Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania,
 - kwituje przyjęcie i przekazanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym.
6. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:
- utrzymanie bocznic kolejowej AGROSTOP w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, należy do właściciela / użytkownika bocznic,
 - w czasie wykonywania obsługi bocznic kolejowej AGROSTOP, nie jest możliwy wjazd kolejnego przewoźnika kolejowego do jej obsługi po torze (N). Drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego musi zwrócić klucz od wykolejnicy Wk1008 na nastawnię „Ms61”, co traktowane jest jako zakończenie obsługi bocznic kolejowej. W takim przypadku dopuszcza się możliwość ponownego wydania klucza od wykolejnicy Wk1008, innemu przewoźnikowi,
 - w czasie jazdy manewrowej na / z bocznic kolejowej AGROSTOP z / do stacji Małaszewicze Centralne i odwrotnie, drużyna manewrowa przewoźnika winna bacznie zwracać uwagę czy zwrotnice rozjazdów są w położeniu dla danej jazdy manewrowej, czy nie ma jakichkolwiek przeszkód do jazdy, a także czy brama wjazdowa na teren bocznic kolejowej jest właściwie otwarta (na całą szerokość – skrzydła bram powinny być zabezpieczone przed samoczynnym ich zamknięciem). W przypadku zauważenia jakiegokolwiek nieprawidłowości w tym zakresie, należy natychmiast zatrzymać jazdę manewrową.
- II. Ruch pojazdów kolejowych do obsługi bocznic po układzie torów szerokotorowych (S):
1. Czynności dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „MsD” stacji Kobyłany:
- przyjmuje od kierownika manewrów telefonicznie lub radiotelefonem zgłoszenie gotowości wyjazdu ze stacji do obsługi bocznic lub wyjazdu po obsłudze bocznic kolejowej,
 - wydaje za pokwitowaniem w „Książce przebiegów R-142” klucz od wykolejnicy Wk50,
 - zleca przygotowanie drogi przebiegu na stacji Kobyłany dla jazdy manewrowej na wyjazd lub wjazd ze stacji do obsługi bocznic kolejowej oraz podaje sygnał zezwalający na jazdę manewrową.
2. Czynności drużyny trakcyjnej obsługującej bocznice kolejową:
- wykonuje czynności związane z prowadzeniem jazdy manewrowej,
 - wspólnie z ustawiaczem przewoźnika wykonuje wymaganą próbę hamulca zespolonego.
3. Czynności kierownika drużyny manewrowej przewoźnika (ustawiacza):

- zgłasza gotowość do dyżurnego ruchu wyjazdu ze stacji Kobyłany do obsługi boczniczy kolejowej i wjazd na tą stację po zakończeniu obsługi boczniczy kolejowej,
 - pobiera od dyżurnego ruchu stacji Kobyłany i zdaje za pokwitowaniem klucz od wykolejnicy Wk50,
 - układa drogę przebiegu dla jazd manewrowych na boczniczy kolejowej w zakresie przewidzianym dla drużyny manewrowej przewoźnika,
 - dokonuje sprzęgania i rozprzęgania wagonów i lokomotywy z wagonami,
 - przekazuje i odbiera od przedstawiciela boczniczy kolejowej, dokumenty przewozowe,
 - kwituje przekazanie i przyjęcie wagonów na punktach zdawczo – odbiorczych boczniczy kolejowej,
 - wykonuje wspólnie z pracownikiem drużyny trakcyjnej wymaganą próbę hamulca zespolonego,
 - dokonuje zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem i zdjęcie zabezpieczenia,
 - sprawuje nadzór nad przesyłkami w czasie przewozu między stacją Kobyłany i punktami zdawczo – odbiorczymi boczniczy kolejowej AGROSTOP,
 - wyznacza manewrowego do jazdy na czole pchanego składu.
 - wykonuje uproszczoną próbę hamulca i sprawdza działanie czynnych hamulców w składzie,
 - upewnia się poprzez sprawdzenie na gruncie czy brama kolejowa jest otwarta i zabezpieczona,
 - w przypadku spychania wagonów na bocznicę kolejową, wyznacza manewrowego do jazdy na czole pchanego składu lub osobiście dokonuje zabezpieczenia wagonów.
4. Czynności pracownika boczniczy kolejowej AGROSTOP (spedytora):
- przyjmuje i przekazuje dokumenty przewozowe przewoźnika,
 - sporządza pisemne Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania,
 - kwituje przyjęcie i przekazanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym.
5. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:
- utrzymanie boczniczy kolejowej AGROSTOP w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, należy do właściciela / użytkownika boczniczy,
 - w czasie wykonywania obsługi boczniczy kolejowej AGROSTOP, nie jest możliwy wjazd kolejnego przewoźnika kolejowego do jej obsługi po torze (S). Drużyna manewrowa przewoźnika musi zwrócić klucz od wykolejnicy Wk50 do dyżurnego ruchu stacji Kobyłany, co traktowane jest jako zakończenie obsługi boczniczy kolejowej. W takim przypadku dopuszcza się możliwość ponownego wydania klucza od wykolejnicy Wk50, innemu przewoźnikowi,
 - w czasie jazdy manewrowej na / z boczniczy kolejowej AGROSTOP z / do stacji Kobyłany i odwrotnie, drużyna manewrowa przewoźnika winna bacznie zwracać uwagę czy zwrotnice rozjazdów są w położeniu dla danej jazdy manewrowej, czy nie ma jakichkolwiek przeszkód do jazdy, a także czy brama wjazdowa na teren boczniczy kolejowej jest właściwie otwarta (na całą szerokość – skrzydła bram powinny być zabezpieczone przed samoczynnym ich zamknięciem). W przypadku zauważenia jakiegokolwiek nieprawidłowości w tym zakresie, należy natychmiast zatrzymać jazdę manewrową.

ROZDZIAŁ IV

WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

§ 26

PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ

I. Obsługa punktów zdawczo – odbiorczych po układzie torów (N)

1. Obsługa torów zdawczo – odbiorczych w układzie torów (N) bocznic kolejowej AGROSTOP, dokonywana jest ze stacji Małaszewicze Centralne, lokomotywą i drużyną manewrową przewoźnika kolejowego.
2. Ruch taboru kolejowego ze stacji, celem obsługi bocznic kolejowej, prowadzony jest na zasadach przewidzianych dlajazd manewrowych.
3. Każda jazda manewrowa, celem obsługi bocznic kolejowej, odbywa się po wzajemnym uzgodnieniu jazdy kierownika drużyny manewrowej (ustawiacza) przewoźnika kolejowego z dyżurnym ruchu stacji Małaszewicze Centralne. Ułożenie drogi przebiegu w granicach stacji do rozjazdu nr 1008, odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu przez nastawniczego nastawni wykonawczej „Ms61”.
4. Czynności pracowników dokonujących obsługi bocznic – kierownik manewrów (ustawiacz) osobiście zgłasza gotowość do obsługi bocznic kolejowej oraz pobiera klucz od wykolejnicy Wk1008 za pokwitowaniem w „Książce przebiegów R-142”, od nastawniczego nastawni wykonawczej „Ms61”.
5. Przygotowanie drogi przebiegu na wjazd/wyjazd na/z danego punktu zdawczo – odbiorczego bocznic kolejowej, należy do drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego.
6. Wagony podstawiane na tory zdawczo – odbiorcze, muszą być pchane przez lokomotywę manewrową, a wagony zabierane z torów zdawczo – odbiorczych, muszą być ciągnięte przez lokomotywę manewrową.
7. Po obsłudze bocznic kolejowej kierownik manewrów (ustawiacz) musi zwrócić pobrany klucz za pokwitowaniem w „Książce przebiegów R-142”, do nastawni wykonawczej „Ms61” stacji Małaszewicze Centralne.

II. Obsługa punktu zdawczo – odbiorczego po torze (S).

1. Obsługa torów zdawczo – odbiorczych w układzie torów (S) bocznic kolejowej AGROSTOP, dokonywana jest ze stacji Kobyłany lokomotywą i drużyną manewrową przewoźnika kolejowego.
2. Czynności pracowników dokonujących obsługi bocznic – kierownik manewrów osobiście zgłasza gotowość do obsługi bocznic i pobiera od dyżurnego ruchu stacji Kobyłany klucz od wykolejnicy Wk50 za pokwitowaniem w dokumentacji.
3. Porządek czynności drużyny manewrowej przed i po obsłudze bocznic:
 - przed dojazdem do zwrotnicy 2000 należy otworzyć wykolejnicę Wk-50 i nastawić zwrotnicę nr 2000 dla jazdy w kierunku bocznic kolejowej,
 - po obsłudze bocznic kierownik manewrów musi uzyskać zgodę od dyżurnego ruchu stacji Kobyłany na wjazd na tory tej stacji,
 - przed wjazdem na tory stacji Kobyłany należy uzyskać zgodę dyżurnego ruchu stacji Kobyłany i kontynuować jazdę na tor stacyjny, poza ukres toru stacyjnego,
 - zwrotnicę nr 2000 i wykolejnicę Wk-50, po każdej jeździe manewrowej, drużyna manewrowa przewoźnika nastawia w położenie zasadnicze,

- po zakończeniu obsługi bocznic kolejowej, kierownik drużyny manewrowej (ustawiacz), pobrany klucz zwraca dla dyżurnego ruchu stacji Kobyłany, za pokwitowaniem w „Księżce przebiegów R-142”.
- 4. Wagony podstawiane na tory zdawczo – odbiorcze bocznic muszą być pchane przez lokomotywę manewrową, a zabierane z torów zdawczo – odbiorczych ciągnięte przez lokomotywę manewrową.

§ 27

LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONYWANIA

1. Zasady obsługi punktu zdawczo-odbiorczego pod względem ekpedycyjnym regulują postanowienia stosownych „umów bocznicowych”, zawartych przez Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe AGROSTOP Sp. z o.o. z siedzibą w Terespolu z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi.
2. Czas i ilość obsług punktów zdawczo-odbiorczych bocznic kolejowej w ciągu doby, określają plany obsługi bocznic kolejowej AGROSTOP, tj. Plan podstawiania wagonów na bocznicę i zabierania wagonów z bocznic po torze (N) i Planem podstawiania wagonów na bocznicę i zabierania wagonów z bocznic po torze /S/, opracowane przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznic oraz zarządcą infrastruktury od której bocznic kolejowa się odgałęzia (CARGOTOR sp. z o.o.) – stanowiące załączniki do umowy bocznicowej zawartej z licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym.
3. Obsługa planowa punktów zdawczo-odbiorczych bocznic kolejowej, jest to obsługa dokonywana w terminie ustalonym w planie obsługi.
4. W uzasadnionych przypadkach eksploatacyjnych, obsługa punktów zdawczo-odbiorczych, może być dokonywana poza ustalonym planem obsługi bocznic.
5. Poza planową obsługą bocznic kolejowej, wagony mogą być podstawione lub zabierane tylko po uzgodnieniu z przewoźnikiem kolejowym.
6. Godzinę dokonania dodatkowej obsługi, wyznaczony pracownik przewoźnika uzgadnia z upoważnionym pracownikiem bocznic kolejowej.
7. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej poza planem obsługi, może być dokonywane, jeżeli upoważniony pracownik bocznic, zgłosi gotowość wagonów do zabrania na co najmniej jedną godzinę przed ukończeniem czynności ładunkowych.
8. Przewoźnik kolejowy może podstawić wagony na bocznicę bez zgody użytkownika / zarządcy bocznic kolejowej, gdy obsługa planowa bocznic nie została wykonana, a opóźnienie nie przekracza dwóch godzin, liczonych od ostatniej godziny planowej obsługi.

§ 28

MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH

1. Po bocznic kolejowej AGROSTOP, pojazdem trakcyjnym można przetaczać wagony w granicach siły pociągowej tego pojazdu.
2. Jazdy składów manewrowych z wagonami podstawianych na bocznicę kolejową AGROSTOP, jak i z niej zabieranych, mogą się odbywać przy obsadzeniu hamulców ręcznych lub włączeniu wagonów do hamulca zespolonego, zapewniających wymaganą masę hamującą.

3. Zgodnie z postanowieniami Załącznika nr 1 (Tablica A) do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 360 z późn. zm.), na bocznic kolejowej AGROSTOP, wymagana masa hamująca składów manewrowych, przy uwzględnieniu maksymalnych prędkości (10 km/h) oraz maksymalnych pochyłeń podłużnych torów w układzie normalnotorowych (N), wynoszącym 17.8 ‰ (tor nr 1002N), wynosi minimum 19 %. Natomiast, wymagana masa hamująca składów manewrowych, przy uwzględnieniu maksymalnych prędkości (10 km/h) oraz maksymalnych pochyłeń podłużnych torów w układzie szerokotorowym (S), wynoszącym 0.0 ‰ (tory od nr 2001S do nr 2019S), powinna wynosić minimum 6 %.

§ 29

DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ

Na bocznic kolejowej AGROSTOP, największy dopuszczalny nacisk osi na szynę, wynosi:

- 221 kN (ok. 22.5 ton) po układzie torów normalnotorowych (N),
- 245 kN (ok. 25.0 ton) po układzie torów szerokotorowych (S).

§ 30

OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH

1. Do kursowania po torach bocznic kolejowej AGROSTOP, dopuszcza się wszystkie typy wagonów towarowych, które w stanie ładownym, nie przekraczają dopuszczalnego nacisku osi na szynę.
2. Po torach bocznic kolejowej AGROSTOP, mogą kursować wszystkie serie lokomotyw spalinowych oraz pojazdów szynowo - drogowych, które nie przekraczają dopuszczalnego nacisku osi na szynę.

§ 31

RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Lokomotywy przewoźnika kolejowego mogą jeździć po torach bocznic kolejowej AGROSTOP do miejsca ustawienia tablic z napisem punkt zdawczo – odbiorczy (PZO).
2. W uzasadnionych przypadkach na żądanie użytkownika bocznic kolejowej, lokomotywy manewrowe mogą dokonywaćjazd po wszystkich torach bocznic, poza punkt zdawczo – odbiorczy.
3. Każda jazda poza punkt (PZO), powinna odbywać się pod nadzorem pracownika bocznic kolejowej, znającego dobrze warunki miejscowe oraz pracownika kierującego pracą drużyny manewrowej przewoźnika (ustawiacza).

§ 32

RUCH POJAZDÓW TRAKCYJNYCH UŻYTKOWNIKA BOCZNICY KOLEJOWEJ PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRYMI BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA

1. Użytkownik bocznic kolejowej AGROSTOP, nie posiada, ani nie jest dysponentem lokomotyw spalinowych.
2. Wyjazd posiadanych przez użytkownika bocznic kolejowej ciągników drogowo-szynowych na tory zarządcy infrastruktury, od których bocznic kolejowa się odgałęzia, jest zabroniony.

ROZDZIAŁ V

WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ

§ 33

PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWRÓWE

1. Układ torowy bocznic kolejowej AGROSTOP, składa się z dwóch odrębnych układów torowych, tj. normalnotorowego (N) oraz szerokotorowego (S), które stanowią dwa niezależne rejony manewrowe, obsługiwane przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego:
 - rejon manewrowy, stanowi układ torowy o prześwicie nominalnym toru 1435 mm (N),
 - rejon manewrowy, stanowi układ torowy o prześwicie nominalnym toru 1520 mm (S).

§ 34

MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWRÓWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Na torach bocznic kolejowej AGROSTOP, jazdy manewrowe mogą być wykonywane z następującymi prędkościami:
 - a) do 3 km/h:
 - przy dojeżdżaniu do stojących wagonów,
 - w czasie wykonywania manewrów przy złej widoczności, po torach, przy których znajdują się urządzenia ładunkowe,
 - przy wjeździe na wagę wagonową;
 - b) do 5 km/h:
 - przy pchaniu wagonów po torach bocznic kolejowej,
 - przy przejeździe przez przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn,
 - przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód, poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie,
 - w czasie wykonywania prac związanych z podstawianiem lub zabieraniem wagonów, przy których znajdują się urządzenia ładunkowe,
 - przy manewrach wagonów z towarami niebezpiecznymi;
 - c) do 10 km/h
 - jazdy manewrowe po torach bocznic kolejowej.
2. Wszelkie ruchy manewrowe należy wykonywać z szybkością bezpieczną i z zachowaniem wszelkich środków ostrożności tak, aby nie ucierpieli ludzie oraz nie został uszkodzony ładunek, tabor i urządzenia techniczne.
3. W czasie złych warunków atmosferycznych w razie braku należytej widoczności, należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
4. Na każdym z torów bocznic kolejowej, mogą zostać wprowadzone ograniczenia prędkości jazd manewrowych, o czym drużyna manewrowa i trakcyjna, muszą być dowodnie powiadomione (przyjęcie do wiadomości, potwierdzone własnoręcznym podpisem).

§ 35

DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWRÓWEJ

1. Na torach bocznic kolejowej ADROSTOP, odrzucanie wagonów jest zabronione.
2. Na torach bocznic praca manewrowa wykonywana jest metodą odstawiania wagonów.

3. Wagony podstawiane na bocznicę kolejową są pchane, a wagony zabierane z bocznicy kolejowej są ciągnięte.
4. Manewry taborem wagonowym mogą być wykonywane przy użyciu lokomotywy manewrowej lub ciągnika szynowo - drogowego.
5. Pracę manewrową na bocznicy kolejowej, należy wykonywać zgodnie z postanowieniami „Przepisu wewnętrznego prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznicy kolejowej „AGROSTOP” w Małaszewiczach” oraz „Przepisy wewnętrzne dla prowadzącego spalinowy pojazd trakcyjny oraz wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją ciągnika szynowo – drogowego na bocznicy kolejowej „AGROSTOP” w Małaszewiczach”.

§ 36

USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM

1. W czasie wykonywania pracy manewrowej na torach bocznicy kolejowej AGROSTOP, lokomotywa manewrowa może ciągnąć lub pchać wagony.
2. W czasie jazdy wagony pchane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym.
3. Zabrania się umieszczać pojazd trakcyjny pomiędzy przetaczanymi wagonami.
4. Podczas manewrowania wagonami naprzód należy zachować szczególną ostrożność, a na stopniu manewrowym pierwszego pchanego wagonu powinien znajdować się pracownik drużyny manewrowej, który musi mieć możliwość podawania sygnałów bezpośrednio maszyniście. W przypadku braku stopnia lub pomostu na pierwszym wagonie jazda manewrowa powinna być poprzedzana pieszo przez pracownika drużyny manewrowej.

§ 37

SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYWY

1. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotywy z wagonami należy do obowiązków drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika kolejowego.
2. Wagony można sprzęgać i rozprzęgać tylko po całkowitym zatrzymaniu pojazdów kolejowych. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu.
3. Do łączenia lokomotywy z wagonami należy używać sprzęgu lokomotywy. Sprzęg należy chwytać przy nakrętce, a nie w końcowej części kabłąka. Należy zarzucać go w miarę szybko na hak wagonu. Powolne nakładanie i niewłaściwe trzymanie sprzęgu zakładanego na hak wagonu grozi zgnieceniem palców dłoni pomiędzy kabłąkiem sprzęgu a hakiem ciąglowym.
4. Podczas wchodzenia pomiędzy pojazdy kolejowe dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia pojazdów, należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, przytrzymując się ręką uchwyty umocowanego pod zderzakiem do czołownicy pojazdu kolejowego. Podobnie należy postępować przy wychodzeniu pomiędzy wagonów.
5. Podczas łączenia wagonów, należy kolejno:
 - połączyć sprzęg śrubowy;
 - połączyć sprzęg powietrzny;
 - otworzyć kurek powietrzny od strony końca składu wagonów;
 - otworzyć kurek powietrzny od strony lokomotywy.

6. Podczas rozprzęgania (rozłączaniu) wagonów poszczególne czynności należy wykonać w kolejności odwrotnej. Po rozprzęgnięciu wagonów węże powietrzne należy powiesić na przeznaczonych do tego celu wspornikach.
7. Przy rozprzęganiu wagonów wyposażonych w automatyczne urządzenia sprzęgowe, należy odpowiednio przesunąć dźwignię znajdującą się z boku ściany czołowej wagonu. Sprzęganie sprzęgiem samoczynnym dokonywane jest automatycznie w momencie dojechania wagonów do siebie.
8. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów wyposażonych w automatyczne urządzenia sprzęgowe, należy dokonywać w oparciu o postanowienia zawarte w „Tymczasowych wytycznych obsługi sprzęgu samoczynnego typu UIC/OSŽD radzieckiego – typu SA3”
9. Sprzęganie i rozprzęganie sprzęgów hamulcowych w wagonach wyposażonych w automatyczne urządzenia sprzęgowe, odbywa się tak jak przy sprzęgu śrubowym.
10. W każdym przypadku podczas sprzęgania i rozprzęgania wagonów należy zachować szczególną ostrożność, a pracownicy powinni ubezpieczać się wzajemnie.

§ 38

LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE

1. W czasie wykonywania manewrów na boczniczy kolejowej AGROSTOP, manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i postojowy. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów. Pojazdem trakcyjnym można manewrować w granicach jego siły pociągowej, jeżeli z uwagi na warunki miejscowe, nie wprowadza się w tym zakresie ograniczeń.
2. Dopuszcza się przetaczanie wagonów i składów manewrowych w granicach siły pociągowej lokomotywy manewrowej przy uwzględnieniu pojemności poszczególnych torów.

§ 39

PRZETACZANIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH CIĄGNIKIEM SZYNOWO-DROGOWYM

1. Ciągnikiem szynowo - drogowym, wolno manewrować tylko taką liczbą pojazdów kolejowych i z taką prędkością, aby w razie potrzeby mogły być one natychmiast zatrzymane.
2. Prędkość manewrowania ciągnikiem szynowo – drogowym, nie może przekraczać 5 km/h.
3. Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia wagonów, powinny mieć długość co najmniej 2,5 m, przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia pojazdów kolejowych, a umożliwiając natychmiastowe ich odczepienie w razie potrzeby.
4. Przy użyciu ciągnika szynowo - drogowego, można przetaczać tylko taką liczbę wagonów i z taką szybkością, by wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane. Wagony należy hamować hamulcem wagonowym (który powinien być sprawdzony przed uruchomieniem taboru) lub płozem hamulcowym.
5. Kierujący ciągnikiem szynowo - drogowym, nie może równocześnie wykonywać czynności manewrowego oraz kierownika manewrów.

6. Pojazdy kolejowe podczas manewrowania powinny być ze sobą sprzęgnięte.
7. Nie wolno uderzać sprzęgiem w stojący tabor, w celu jego uruchomienia.
8. Kierownik manewrów, wykonujący manewry bez użycia pojazdu trakcyjnego, powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony i przeegzaminowany w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy przy użyciu tych pojazdów.
9. Przy pracach manewrowych wykonywanych przy użyciu ciągnika szynowo - drogowego, musi być wyznaczony (zatrudniony) kierownik manewrów, posiadający kwalifikacje wymagane dla kierownika manewrów oraz posiadać znajomości warunków miejscowych. Inne osoby zatrudnione przy tym sposobie manewrowania, kierujący manewrami powinien odpowiednio pouczyć i nadzorować ich pracę, aby zachować bezpieczeństwo ludzi, wagonów i przesyłek.
10. Ciągnik szynowo – drogowy jest pojazdem przystosowanym do poruszania się po drogach kołowych i torach bocznic kolejowej AGROSTOP. Służy głównie do przetaczania wagonów na krótkich odcinkach. Szczegółowe uregulowania dotyczące wykonywania pracy manewrowej z wykorzystaniem ciągnika szynowo – drogowego określają „Przepisy wewnętrzne dla prowadzącego spalinowy pojazd trakcyjny oraz wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją ciągnika szynowo – drogowego na bocznic kolejowej „AGROSTOP” w Małaszewiczach”.

§ 40

JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE

W czasie manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe (określone w § 15 niniejszego regulaminu), znajdujące się na terenie bocznic kolejowej, należy zachować szczególną ostrożność. Podczas zbliżania się składu manewrowego do przejazdu kolejowo-drogowego znajdujący się na czole tego składu pracownik drużyny manewrowej, obserwuje przejazd kolejowo – drogowy oraz drogę kołową po obydwu stronach, przy czym:

1. Zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy Rp1 „Baczność”.
2. Gdy w wyniku obserwacji upewni się, że przejazd kolejowo-drogowy jest „wolny” i nie zbliża się do niego żaden pojazd drogowy, mogący zagrozić bezpieczeństwu ruchu, maszynista podaje wtedy sygnał „Baczność” i kontynuuje jazdę. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo – drogowy, odbywają się z prędkością 5 km/h.
3. Gdy do przejazdu kolejowo-drogowego zbliża się pojazd drogowy lub z uwagi na występujące ograniczenia widoczności całego przejazdu, maszynista lokomotywy i pracownik drużyny manewrowej w czasie zbliżania się jazdy manewrowej do przejazdu kolejowo-drogowego, nie ma możliwości obserwacji drogi kołowej na wystarczającą odległość, postępuje następująco:
 - zatrzymuje skład manewrowy przed przejazdem kolejowo-drogowym,
 - wychodzi na środek drogi i przez podniesienie ręki lub latarki zatrzymuje pojazdy drogowe,
 - po upewnieniu się, że ruchowi na przejeździe nie grozi żadne niebezpieczeństwo stojąc dalej na drodze kołowej podaje w kierunku maszynisty sygnał zezwalający na jazdę; maszynista podaje sygnał „Baczność” i rozpoczyna jazdę; pracownik drużyny manewrowej schodzi z przejazdu kolejowo-drogowego, gdy czoło składu manewrowego minie oś drogi kołowej.

4. Jeżeli wagony są pchane przez lokomotywę, pracownik drużyny manewrowej, powinien znajdować się na pierwszym wagonie lub poprzedzać go pieszo. Przejazd kolejowo-drogowy powinien być „strzeżony” przez członka drużyny manewrowej, który zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego (po ewentualnym zatrzymaniu pchanego składu), upewnia się czy do przejazdu kolejowo-drogowego nie zbliża się żaden pojazd drogowy, a jeżeli się zbliża, to go zatrzymuje i daje do maszynisty sygnał „Do mnie”, zezwalający na kontynuowanie jazdy manewrowej przez ten przejazd kolejowo-drogowy.

§ 41

UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW

1. Układanie dróg przebiegu dla manewrów i przekładanie zwrotnic rozjazdów na bocznic kolejowej AGROSTOP, należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego, dokonującego obsługi punktów zdawczo – odbiorczych (PZO).
2. Za prawidłowe ułożenie drogi przebiegu odpowiedzialny jest pracownik drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego.
3. Zwrotnice obsługiwane ręcznie przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi. Położenie przeciwwagi z białym półkolem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy.
4. Przy przestawianiu zwrotnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica, następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się pojazdem kolejowym.
5. Po odpowiednim nastawieniu zwrotnic i wykolejnic lub sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia pracownik powinien dać sygnał „Do mnie” lub „Ode mnie”.
6. Drużyna manewrowa ponosi całkowitą odpowiedzialność za prawidłowe przestawianie zwrotnicy. Przy przestawianiu zwrotnicy, należy zwrócić uwagę na doleganie iglic do opornic, ogólny stan techniczny rozjazdu i czy nie występuje zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ponadto należy sprawdzić, czy dolegająca iglica jest prawidłowo zamknięta.
7. Po każdorazowym przełożeniu zwrotnicy należy sprawdzić, czy zwrotnica jest przełożona prawidłowo oraz czy zamknięcia nastawcze zamknęły prawidłowo przełożoną zwrotnicę.
8. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, zabrania się cofania tego pojazdu. Po stwierdzeniu, że nie ma widocznych uszkodzeń na częściach rozjazdu, przez które ma przejechać pojazd, należy pojazd ten usunąć z rozjazdu ruchem w kierunku z ostrza zwrotnicy. Następny ruch manewrowy taboru przez tę zwrotnicę może odbyć się dopiero, gdy pracownik obsługujący zwrotnicę stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.
9. Po wykonaniu pracy manewrowej wszystkie zwrotnice winny być przestawione w położenie zasadnicze, tj. białym kolorem u góry na przeciwwadze.
10. Układanie dróg przebiegu podczas wykonywania pracy manewrowej ciągnikiem szynowo – drogowym, należy do pracowników bocznic kolejowej. W trakcie manewrów obsługa zwrotnic rozjazdów, należy do kierowcy ciągnika szynowo – drogowego oraz drużyny manewrowej bocznic kolejowej. W takim przypadku, postępowanie pracowników bocznic kolejowej przy układaniu dróg przebiegu dla manewrów i przekładanie zwrotnic rozjazdów, musi być zgodne z wymogami określonymi w ww. ust. 4 - 9.

§ 42

GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE

1. Dla zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem na terenie bocznic kolejowej AGROSTOP, używane są:
 - na układzie torów normalnotorowych (N), stosowane są płozy hamulcowe typu PL1 o szerokości powierzchni ślizgowej 73 mm, koloru czerwonego, oznakowane / cechowane literą „A” i kolejnym numerem:
 - płozy o nr 1 – 4, znajdują się w stojaku, ustawionym przy torze nr 1001N,
 - płozy o nr 5 – 10, znajdują się w stojaku, ustawionym przy torze nr 1013N,
 - na układzie torów szerokotorowych (S), stosowane są płozy hamulcowe typu PL3 koloru pomarańczowego, oznakowane / cechowane literą „A” i kolejnym numerem:
 - płozy o nr 5 – 12, znajdują się w stojaku, ustawionym przy torze nr 2002S,
 - płozy o nr 13 – 20, znajdują się w stojaku, ustawionym przy torze nr 2012S.
2. Płozy hamulcowe, podlegają ścisłej ewidencji.
3. W czasie wolnym od pracy płozy hamulcowe nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem, powinny znajdować się na stojakach.
4. Płozy hamulcowe, należy utrzymywać w stanie zapewniającym skuteczne działanie. Płozy niezdatne do użytku winny być przekazane przez ustawiacza do ich wymiany.
5. Obowiązkiem kierownika manewrów jest sprawdzić każdorazowo przed rozpoczęciem pracy manewrowej, czy płozy hamulcowe służące do zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem, znajdują się na właściwym miejscu, czy ich ilość jest zgodna z ewidencją i czy są sprawne technicznie.
6. Do hamowania i zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem nie mogą być używane płozy hamulcowe:
 - pogiete i zwichrowane,
 - z urwanym językiem,
 - bez uchwytu,
 - z poluzowanym lub urwanym koziółkiem,
 - z widocznym uszkodzeniem.
7. Na zagubione płozy hamulcowe, należy sporządzić protokół z podaniem jego cechy i numeru ewidencyjnego.
8. Nowe płozy hamulcowe mogą być wydawane po ich ocechowaniu i w liczbie zdanych uszkodzonych lub zużytych.
9. Uszkodzone płozy hamulcowe muszą być przechowywane w miejscu uniemożliwiającym dostęp do nich osób nieuprawnionych
10. Nie należy wykladać pod koła pojazdów kolejowych płozów hamulcowych:
 - bezpośrednio przed i na złączach szyn,
 - na zewnętrznym toku szynowym w łuku,
 - na opornicy rozjazdu przed przylegającą iglicą,
 - na szynie rozplaszczonej lub ze spływami,
 - na rozjeździe przed krzyżownicą,oraz w każdym innym miejscu, gdzie zgodnie z posiadanymi wiadomościami i doświadczeniem pracownika obsługującego, nie spełniałyby one swego zadania.

§ 43

ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEgniĘCIEM

1. Do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem, należy używać ręcznych / postojowych hamulców wagonowych oraz płóz hamulcowych.
2. Zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem, należy dokonać poprzez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie, tzn. podłożenie pod koła płóz hamulcowych.
3. Gdy liczba wagonów w grupie nie przekracza 10, należy zahamować hamulcem ręcznym co najmniej jeden wagon skrajny i podłożyć płóz hamulcowy od strony spadku, a w przypadku gdy liczba wagonów w grupie przekracza 10 – co najmniej dwa wagony skrajne i podłożyć płozy hamulcowe od strony spadku.
4. Wagony stojące oddzielnie należy zahamować hamulcem ręcznym.
5. Do zabezpieczenia taboru należy stosować sprawne technicznie płozy hamulcowe. Jako zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem, nie wolno używać kawałków żelaza, drewna lub innych przedmiotów.
6. Po ukończeniu jazdy składu manewrowego, który ma być odstawiony na postój, ustawiacz lub na jego polecenie manewrowy podkłada płóz hamulcowy pod koło ostatniego wagonu. Na sygnał drużyny manewrowej maszynista najeżdża składem na płóz w ten sposób, aby koło znalazło się na języku podeszwy ślizgowej płoza hamulcowego zabezpieczając go przed wyjęciem. Drużyna manewrowa zahamowuje hamulcem ręcznym ostatni wagon posiadający ten hamulec a maszynista powinien ścisnąć skład i zahamować hamulcem zespolonym. Przed odczepieniem lokomotywy manewrowej od składu drużyna manewrowa powinna zahamować hamulcem ręcznym najbliższy wagon od lokomotywy. Skład pozostawiać w stanie ściśniętych sprzężyn zderzakowych.
7. W czasie zbliżającej się burzy lub porywistych wiatrów w czasie manewrów, drużyna manewrowa zobowiązana jest sprawdzić i dozorować na gruncie stan zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem na terenie całej boczniczy. Szczególną uwagę należy zwracać na wagony stojące na spadku, a zwłaszcza na próżne wagony kryte z otwartymi drzwiami. Pozostawione i zabezpieczone przed zbiegnięciem wagony winny mieć zamknięte drzwi, burty i klapy pozamykane, zabezpieczone przed otwarciem się.
8. Zabrania się odstawienia i pozostawienia wagonów w ukresach, na rozjazdach i przejazdach kolejowo – drogowych.
9. Zdjęcie zabezpieczania przed zbiegnięciem należy do obowiązków drużyn manewrowych zabierających wagony.
10. Na boczniczy kolejowej AGROSTOP, wagony cysterny odstawiane na torach zdawczo – odbiorczych, należy podstawić na stanowiska rozładunkowo - załadunkowe. Cysterny znajdujące się na wszystkich stanowiskach powinny być rozłączone. Każda cysterna z gazem powinna być obustronnie unieruchomiona. Unieruchomienia dokonuje się za pomocą klinów hamulcowych (drewnianych lub z tworzyw sztucznych). Pod skrajne koła cysterny podkładane są kliny hamulcowe, a każdy wagon dodatkowo zahamowany hamulcem ręcznym. Za odpowiednie zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest kierownik manewrów.
11. Na boczniczy kolejowej AGROSTOP, wagony odstawiane na tory zdawczo – odbiorcze należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem. Zabezpieczenia wagonów należy dokonać poprzez:

- sprzęgnięcie, zahamowanie lub wyłożenie płozy lub pod klinowanie,
 - zahamowanie hamulcem ręcznym i podłożenie płoza hamulcowego pod skrajny wagon od strony spadku w grupie do 10 wagonów,
 - zahamowanie dwóch skrajnych wagonów hamulcem ręcznym i podłożenie płoza hamulcowego pod wagon od strony spadku gdy grupa wagonów przekracza 10.
12. Na bocznic kolejowej AGROSTOP, pojazdy kolejowe odstawione na tory nr 1004N i nr 1003N, należy bezwzględnie zabezpieczyć płozami hamulcowymi od strony rozjazdu nr 1010 z uwagi pochylenie podłużne toru nr 1002N, wynoszące maksymalnie 17,75 ‰ (na odcinku od rozjazdu nr 1009 do rozjazdu nr 2010) – na całej długości toru nr 1002N, umiejscowiono znaki pochylenia podłużnego toru określającymi wielkość tego pochylenia oraz długość jego obowiązywania.
13. Za odpowiednie zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem, odpowiedzialny jest pracownik drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego (ustawiacz) oraz kierujący manewrami dokonanymi przy użyciu ciągnika szynowo - drogowego.

ROZDZIAŁ VI

ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

§ 44

PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ

1. Przewoźnicy kolejowi realizując przewozy na bocznicę kolejową AGROSTOP, mają obowiązek telefonicznie i faksem powiadomić przedstawiciela bocznic o planowanych podstawieniach wagonów.
2. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi bocznic należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego. Pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej przewoźnika kolejowego, kieruje ustawiacz.
3. Organizacja pracy manewrowej przy pomocy ciągnika drogowo-szynowego, należy do obowiązków wyznaczonego pracownika bocznic. W takim przypadku, pracą manewrową kieruje kierownik manewrów.
4. Przed wykonaniem pracy manewrowej przez przewoźnika kolejowego, kierownik manewrów ma obowiązek omówić plan pracy manewrowej z maszynistą lokomotywy, pracownikami drużyny manewrowej oraz wykonywać ją przy współudziale pracownika bocznic.
5. W czasie wykonywania pracy manewrowej, kierujący manewrami powinien zwracać szczególną uwagę, czy:
 - spod kół wagonów usunięte zostały płozy hamulcowe lub inne przeszkody,
 - przetaczane wagony są odhamowane,
 - nie ma przeszkód do jazdy,
 - droga przebiegu jest prawidłowo ustawiona,
 - układy rozjazdów są wolne od taboru,
 - prace przeładunkowe zostały ukończone lub przerwane, a narzędzia i sprzęt zostały odsunięte od taboru na bezpieczną odległość i nie ma przeszkód do wykonywania manewrów,
 - drzwi wagonów są pozamykane a części ruchome i luźne zabezpieczone przed wypadnięciem,
 - w przypadku składowania ładunku na placach, nie zagrażają one w trakcie ruchu, obsunięciem na tor,
 - zwrotnice wchodzące w drogę jazdy są prawidłowo nastawione, a iglice zwrotnic dolegają do opornic,
 - w czasie manewrów na torach nie znajdują się ludzie, a ładunki, materiały i urządzenia znajdują się poza skrajnią taboru,
 - zachowana jest właściwa prędkość jazd manewrowych.
6. Podczas wykonywania pracy manewrowej, maszynista lokomotywy manewrowej ma szczególny obowiązek:
 - śledzenia i ścisłego stosowania się do podawanych sygnałów,
 - obserwowania drogi przebiegu jazdy manewrowej,
 - stosowania prędkości jazd obowiązujących na torach bocznic,
 - stosować się do poleceń kierującego manewrami, ustawiacza.
2. Manewrowy w zakresie wykonywania pracy manewrowej, realizuje następujące zadania:
 - rozpręga i sprzęga tabor,
 - przestawia zwrotnice,
 - powtarza w razie potrzeby sygnały manewrowe,
 - zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem,

- przed odbyciem jazdy przez przejazd sprawdza stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie),
 - wykonuje inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów (ustawiacza).
8. Po podstawieniu wagonów na tor za i wyładunkowy, drużyna manewrowa ma obowiązek zabezpieczyć go przed samoczynnym, niekontrolowanym przetaczaniem poprzez zakręcenie hamulca ręcznego lub podłożenie płozy hamulcowej. W przypadku grupy wagonów, powinny one być ze sobą sprzęgnięte.

§ 45

ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

1. Praca manewrowa na boczniczy kolejowej AGROSTOP, polega zasadniczo na wykonywaniu następujących zadań:
 - podstawienie i zabranie wagonów na i z torów zdawczo – odbiorczych przewoźnika kolejowego,
 - ważenie wagonów,
 - podstawianie wagonów na stanowiska ładunkowe,
 - zabezpieczanie przed zbiegnięciem wagonów odstawionych na postój,
 - zabieranie wagonów gotowych do zabrania po ukończeniu czynności ładunkowych ze stanowisk przeładunkowych i odstawianie na tory zdawczo-odbiorcze lub postojowe,
 - formowanie składu manewrowego do przeprowadzenia na dany tor zdawczo-odbiorczy, celem przekazania go przewoźnikowi kolejowemu.
2. Prace manewrową na boczniczy kolejowej AGROSTOP, realizują:
 - drużyny manewrowe licencjonowanego przewoźnika kolejowego – obsługa torów zdawczo-odbiorczych,
 - pracownicy użytkownika boczniczy kolejowej oraz ciągnik szynowo - drogowy – obsługa punktów ładunkowych.
3. Na terenie boczniczy kolejowej AGROSTOP, jazdy manewrowe odbywają się na sygnały ręczne i dźwiękowe RM1 i RM2, podawane przez kierującego manewrami. Przekładania zwrotnic dokonują członkowie drużyny manewrowej.
4. Ręczne przekładanie zwrotnic oprócz przekładania dźwigni przeciwwagi, wymaga również sprawdzenia, czy iglica prawidłowo dolega do opornicy rozjazdu.
5. Po wykonaniu pracy manewrowej wszystkie zwrotnice powinny być przestawione w położenie zasadnicze.
6. Pracą manewrową lokomotywy kieruje osobiście ustawiacz jako kierownik manewrów.
7. Sprzęganie i rozprzęganie przetaczanych wagonów należy do pracowników drużyn manewrowych.
8. Wagony podstawiane na bocznicę zabezpiecza przed zbiegnięciem, a przed zabraniem wagonów z boczniczy zdejmuje zabezpieczenie, drużyna manewrowa przewoźnika obsługującego tor zdawczo-odbiorczy.

§ 46

CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Pracownicy punktów ładunkowych bocznic AGROSTOP, zobowiązani są do:
 - by w czasie trwania procesu technologicznego, obok stanowiska znajdował się odpowiedzialny pracownik obsługi,
 - by wykonywany proces rozładunkowy był zgodny z wymaganiami bezpieczeństwa,
 - terminowego wyładunku lub załadunku wagonów,
 - wykonywania czynności ładunkowych w taki sposób by uniknąć uszkodzenia wagonów,
 - oczyszczania wagonów z pozostałości ładunków po zakończeniu czynności ładunkowych,
 - zamknięcia drzwi, burt wagonów i innych otworów, oraz założenia ruchomych części wagonowych,
 - usunięcia usypów ładunku z toru oraz urządzeń ładunkowych poza skrajnię taboru dla umożliwienia bezpiecznego manewrowania taborem,
 - zgłaszania gotowości do zabrania wagonów po dokonanych czynnościach ładunkowych,
 - załadunku wagonów zgodnie z przepisami ładunkowymi obowiązującymi u przewoźnika kolejowego,
 - zgłaszanie uszkodzeń wagonów w trakcie wykonania czynności ładunkowych w celu sporządzania protokołu uszkodzenia pojazdu kolejowego,
 - informowania o innych wydarzeniach, mających wpływ na terminowe wykonanie czynności ładunkowych (np. awarie urządzeń ładunkowych).
2. Pracownicy punktów ładunkowych, odpowiedzialni są za usunięcie pozostałości ładunków z torów ładunkowych, utrzymanie tych punktów w stanie umożliwiającym bezpieczne podstawienie i zabezpieczenie wagonów, usunięcie ładunku poza skrajnię taboru i unieruchomienie urządzeń ładunkowych w czasie obsługi punktu. Nie zwalnia to kierującego manewrami od upewnienia się, że czynności te zostały wykonane.
3. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe, kierujący manewrami, powinien:
 - a) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - b) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - c) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez zatrudnionych czynnościami ładunkowymi pracowników,
 - d) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów z wagonów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - e) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięcie się tego ładunku w czasie ruchu taboru.
5. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
6. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych, powinno odbywać się sprawnie tak, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.

7. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego, pomimo nieukończenia czynności ładunkowych, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
8. Po podstawieniu wagonów na stanowiska ładunkowe ustawiacz lub manewrowy, powinien podstawione wagony zabezpieczyć przed zbiegnięciem.
9. Zgodnie z planem i przy zachowaniu wymagań bezpieczeństwa, odbywa się właściwy przebieg rozładunku.
10. Uporządkowanie terminalu oraz wykonanie czynności konserwacyjnych urządzeń, następuje zgodnie z obowiązującą procedurą.

§ 47

PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH ORAZ W WARUNKACH ZIMOWYCH

Praca manewrowa na boczniczy kolejowej w złych warunkach atmosferycznych.

1. Praca manewrowa wykonywana w czasie złych warunków atmosferycznych, tj. w przypadku występowania złej widoczności (mgła, intensywne opady deszczu, śnieżyce, itp.), powinna być prowadzona z maksymalną ostrożnością, zwłaszcza przy manewrowaniu przez przejazdy kolejowo-drogowe, wagi wagonowe, obok bram, budowli, urządzeń ładunkowych, itp.
2. Prędkość jazdy oraz liczbę osi w grupie przetaczanych wagonów należy dostosować do aktualnych warunków widoczności, a w przypadku spadku widoczności poniżej 100 metrów należy ograniczyć prędkość jazdy poniżej 3 km/h.
3. Podczas silnego wiatru, wagony odczepione od lokomotywy nawet na bardzo krótki postój, należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie ręcznego hamulca postojowego i zabezpieczenie klinami lub płozami hamulcowymi.
4. Należy zwrócić uwagę na tabor pozostawiony w granicach ukresów rozjazdów i jego prawidłowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem.
5. Szczególną ostrożność należy zachować przy przejeździe przez przejazdy kolejowo-drogowe i tak regulować prędkość jazdy, ażeby móc zatrzymać manewrujący skład w każdej chwili w razie zauważenia zagrożenia bezpieczeństwa dla ludzi, pojazdów lub taboru kolejowego.
6. W czasie obfitych opadów śniegu należy sprawdzać na przejazdach kolejowo-drogowych stan żłobków i w razie stwierdzenia, że swoim zanieczyszczeniem lub oblodzeniem mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy dokonać ich oczyszczenia.
7. Zachowania szczególnej ostrożności wymaga obsługa punktów ładunkowych, na których należy zwracać baczną uwagę na pracowników zatrudnionych tam przy pracach ładunkowych, pracujące maszyny, a wszelkie ruchy manewrowe należy wykonywać ze szczególną ostrożnością, po uprzednim powiadomieniu w/w pracowników o zamiarze i zakresie pracy, jaka ma być wykonana na danym punkcie.

Praca boczniczy kolejowej w warunkach zimowych.

Rozróżnia się następujące okresy zapewnienia sprawności eksploatacyjnej boczniczy kolejowej w zimie:

1. Okres przygotowania bocznic do pracy w zimie, trwający od 01 maja do 14 listopada – w okresie tym powinny być podjęte i wykonane wszelkie prace przygotowawcze, zarówno organizacyjne, jak i naprawcze sprzętu, budynków i budowli oraz nawierzchni i urządzeń kolejowych, mających wpływ na pracę ruchu kolejowego na bocznicach w warunkach zimowych, a także działania zabezpieczające niezbędne zatrudnienie oraz środki techniczne i materiały do likwidacji skutków zimy.
2. Okres pogotowia zimowego, trwający od 15 listopada do 31 marca – w okresie tym pracownicy bocznic kolejowej AGROSTOP, powinni być gotowi do podjęcia odpowiednich działań zaradczych i przeciwdziałających zagrożeniom ciągłości ruchu kolejowego na bocznicach.
3. Okres po zakończeniu pogotowia zimowego, trwający od 01 do 30 kwietnia – w okresie tym powinny być wdrożone wszelkie prace odwodnieniowe (po topniejącym śniegu) oraz zebrane i zabezpieczone – sprzęt zimowy i narzędzia, wydane do zimowego utrzymania bocznic kolejowych.
4. W okresie przygotowania bocznic kolejowych do pracy w warunkach zimowych, należy wdrożyć działalność, polegającą na:
 - a) przygotowaniu materiałów i sprzętu do usuwania śniegu i gołoledzi:
 - piasek do posypywania miejsc śliskich i niebezpiecznych,
 - sól techniczna do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać,
 - łopaty stalowe i drewniane,
 - łomy stalowe,
 - miotły,
 - kilofy,
 - skrobaczki do lodu;
 - b) przygotowaniu ocieplanej odzieży ochronnej dla pracowników - według rzeczywistych potrzeb.
5. W okresie pracy bocznic kolejowych w trakcie trwania zimy (pogotowia zimowego), występuje:
 - zagęszczenie smarów w łożyskach zestawów kołowych, w wyniku czego wzrasta opór toczenia się wagonów,
 - oblodzenie sprzęgów hamulcowych i wagonowych, co utrudnia sprzęganie i rozprzęganie wagonów,
 - gołoledź terenów przytorowych i stopni wagonowych, co wymaga szczególnej ostrożności w czasie wykonywania pracy, z powodu zagrożenia bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych przy pracach manewrowych.
6. Dla zmniejszenia trudności w wykonywaniu pracy eksploatacyjnej transportu kolejowego w okresie zimy, należy na bieżąco wykonywać przede wszystkim:
 - posypywać miejsca śliskie i niebezpieczne piaskiem, popiołem lub żwirem,
 - oczyszczać ze śniegu i lodu płózy hamulcowe,
 - oczyszczać z lodu i śniegu place i drogi technologiczne,
 - sukcesywnie wywozić śnieg z układów torowych, placów za i wyładunkowych, celem zapobieżenia tworzenia się zasp, czy też w przypadku odwilży, nadmiernego gromadzenia się wody.
7. W momencie występowania poważnych zakłóceń w pracy transportu kolejowego na bocznicach kolejowych, spowodowanych warunkami zimowymi, użytkownik bocznic poleca wykorzystać wszystkie zgromadzone siły ludzkie i środki do przeciwdziałania skutkom zimy.

4. Pracownicy przed przystąpieniem do akcji odśnieżnej na terenie boczniczy kolejowej AGROSTOP, powinni być przeszkoleni z zakresu pracy na torach w warunkach zimowych oraz z zakresu BHP.

§ 48

WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. W rejonie torów na całej boczniczy kolejowej AGROSTOP, mogą poruszać się wyłącznie pracownicy, których czynności służbowe związane są z pracą transportu kolejowego. Pozostali pracownicy powinni korzystać z ogólnie dostępnych dróg.
2. Poruszając się w rejonie torów, należy przechodzić środkiem międzytorza z zachowaniem odpowiednich odległości od zewnętrznych toków szynowych.
3. Zabrania się przebywania na międzytorzu sąsiednich torów, w czasie przejazdu jazdy manewrowej, o ile odległość między osiami sąsiednich torów jest mniejsza niż 5 metrów.
4. Zabrania się chodzenia po torach, między tokami szyn. Przed każdym wejściem na tor należy zwrócić uwagę, czy nie zbliża się tabor kolejowy z każdej strony i nie ma innych przeszkód do przejścia przez tory.
5. Przez tory przechodzić należy prostopadłe do ich osi. Nie wolno stawać i przechodzić po główce szyny. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, z uwagi na możliwość potknięcia się lub zaklinowania stopy między iglicą a opornicą.
6. W przypadku konieczności przejścia przez tor zastawiony taborom kolejowym, należy obejść stojący tabor w odległości co najmniej 10 metrów lub przejść wykorzystując do tego celu pomost wagonowy albo budkę hamulcową. Nie wolno przechodzić po zderzakach i sprzęgach wagonowych, a także pod taborom.
7. Do przejścia między rozstawionym taborom należy używać przerw pomiędzy stojącymi wagonami, o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 metrów.
8. Drużyny manewrowe mogą wykonywać pracę manewrową tylko w przepisowym ubraniu, obuwiu i kaskach ochronnych, przewidzianych przepisami BHP dla okresów zimowych i letnich, a także posiadać powinni wymagane wyposażenie (chorągiewka sygnałowa, latarka, gwizdek, rękawice ochronne, ostrzegawcza kamizelka).
9. Bez wiedzy i zgody kierującego manewrami, nie wolno wykonywać żadnych ruchów manewrowych.
10. Wszystkie sygnały manewrowe należy podawać zgodnie z przepisami, wyznaczonymi do tego przyborami i w sposób jednoznaczny.
11. Zabrania się wskakiwać i zeskakiwać z taboru będącego w ruchu.
12. Przed wejściem na stopień manewrowy wagonu, należy zwrócić uwagę czy uchwyt i stopień są dobrze umocowane oraz czy nie są uszkodzone, śliskie lub zanieczyszczone.
13. Jadąc na stopniu wagonu pracownicy wykonujący pracę manewrową powinni trzymać się uchwytu i być zwrócenii twarzą w kierunku jazdy.
14. Zabrania się wchodzenia pomiędzy wagony w czasie ruchu taboru dla sprzęgania lub rozprzęgania wagonów. Czynności te mogą być wykonywane tylko po zatrzymaniu się taboru.

15. Podczas przetaczania wagonów w rejonie urządzeń ładunkowych, magazynów, bram kolejowych, pracownik dokonujący pracy manewrowej i jadący na stopniu wagonu, powinien znajdować się po przeciwnej stronie wagonu, aby uniknąć zgniecenia pomiędzy obiektem z taboru kolejowym.
16. Każdy pracownik drużyny manewrowej zobowiązany jest znać niebezpieczne miejsca na bocznic, przy których podczas pracy manewrowej lub przy przechodzeniu obok nich należy zachować szczególną ostrożność.
17. Pracownicy związani z pracą transportu kolejowego na bocznic, odpowiedzialni są za zachowanie bezpieczeństwa osobistego, bezpieczeństwa współpracowników, taboru, ładunków i urządzeń ładunkowych.
18. Przy pracy manewrowej w rejonie przejazdów kolejowo – drogowych, przy dojazdach do stojących wagonów oraz w czasie złych warunków atmosferycznych, należy zachować szczególną ostrożność, ograniczyć prędkość jazdy i wykazać się należyłą obserwacją zdarzeń w czasie prac mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ludzi.
19. Dokonując obsługi punktu ładunkowego, należy upewnić się, czy pracujący przy pracach ładunkowych pracownicy przerwali prace ładunkowe, czy odsunęli sprzęt i narzędzia ładunkowe poza skrajnię taboru i czy kierujący pracami ładunkowymi na punkcie ładunkowym, zgłasza gotowość punktu do obsługi.
20. Jazdę manewrową kierownik manewrów może rozpocząć po upewnieniu się, że znajdującym się w tym rejonie pracownikom nie grozi niebezpieczeństwo, a ponadto powinien sprawdzić:
 - czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - czy na torze nie ma sprzętu ładunkowego, ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykołowanie,
 - czy zostało zdjęte zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem (odkręcenie wagonowego hamulca ręcznego/postojowego, usunięcie klinów spod kół wagonów).
21. Dojeżdżając do stojących wagonów, należy tak zmniejszyć prędkość, aby uniknąć silnych uderzeń mogących uszkodzić wagony.
22. Obok wagonu, do którego dojeżdża się w porze ciemnej, celem jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia, powinien się znajdować ustawiacz z oświetloną latarką.
23. Po zakończeniu manewrów ustawiacz powinien sprawdzić czy:
 - wagony nie stoją poza ukresami,
 - wagony są sprzęgnięte ze sobą i zabezpieczone przed zbiegnięciem,
 - przewody hamulcowe są zawieszone na wspornikach,
 - kliny hamulcowe z tworzyw sztucznych znajdują się w wyznaczonych miejscach.
24. Tory i międzytorza, na których odbywa się praca manewrowa muszą być utrzymane w należytej czystości i porządku. Nie wolno tam składować materiałów takich jak: żwir, podkłady, szyny, itp.
25. Miejsca niebezpieczne na bocznic muszą być oznakowane stałymi tablicami ostrzegawczymi.
26. Miejsca, na których dokonywany jest za i wyładunek wagonów oraz odbywa się praca manewrowa w porze ciemnej i nocnej powinny być dobrze oświetlone.
27. Wszystkie przedmioty leżące przy torach kolejowych, powinny być odsunięte od toru na odległość przynajmniej 1,5 m od zewnętrznego toku szyn.

ROZDZIAŁ VII

ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO – ODBIORCZYCH

§ 49

PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM

1. Po wjeździe grupy wagonów na tory zdawczo-odbiorcze bocznic kolejowej AGROSTOP, przyjęcia wagonów od przedstawiciela licencjonowanego przewoźnika kolejowego dokonuje spedytor, a w czasie jego nieobecności inny upoważniony pracownik bocznic kolejowej.
2. W przypadku przewoźnika kolejowego PKP CARGO S.A., przyjęcie wagonów dokonywane jest w oparciu o wykaz zdawczy R 25/26, sporządzony przez przewoźnika kolejowego w trzech egzemplarzach lub na podstawie innych dokumentów stosowanych przez danego przewoźnika kolejowego,. Po przyjęciu na punkcie zdawczo – odbiorczym wagonów oraz podpisaniu dokumentów przez zdającego i przyjmującego wagony, jeden egzemplarz wykazu zdawczego otrzymuje uprawniony pracownik bocznic.
3. W czasie przyjmowania wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym, uprawniony pracownik bocznic, sprawdza:
 - stan techniczny podstawionych wagonów,
 - czy w wagonach nie ma uszkodzeń lub braków technicznych,
 - stan ładunku na wagonach,
 - stan plomb oraz porównanie ich ilości z dokumentami przewozowymi,
 - zgodność numerów wagonów w wykazie zdawczym R 25/26 ze stanem na gruncie i zapisami w dokumentach przewozowych lub innym dokumencie stosowanym u przewoźnika.
4. Wszystkie nieprawidłowości stwierdzone przy przyjęciu wagonów i przesyłek, upoważniony pracownik bocznic kolejowej. wpisuje w rubryce „Uwagi” we wszystkich egzemplarzach wykazów zdawczych R 25/26 lub innym dokumencie stosowanym u danego przewoźnika kolejowego, podając przy odpowiednim wagonie rodzaj nieprawidłowości, np.:
 - uszkodzone zawory,
 - zgięty lub urwany stopień dla manewrowego,
 - uszkodzony ładunek (należy podać rodzaj uszkodzenia),
 - brak węża hamulcowego, haka zarzutowego, dekla, itp.

Wagony ze śladami naruszenia lub uszkodzenia przesyłki, śladami kradzieży przesyłki, z brakiem lub naruszeniem plomb nadawcy przesyłki, mogą być przyjęte od licencjonowanego przewoźnika kolejowego na teren bocznic kolejowej, po komisyjnym sprawdzeniu przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego przy udziale spedytora lub innego upoważnionego pracownika bocznic kolejowej, stanu przesyłki.

Pracownik licencjonowanego przewoźnika kolejowego, sporządza w takim przypadku stosowny protokół, którego jeden egzemplarz przekazuje odbiorcy przesyłki.

5. Wagony ze śladami naruszenia lub uszkodzenia przesyłki, śladami kradzieży przesyłki, z brakiem lub naruszeniem plomb nadawcy przesyłki, mogą być przyjęte od licencjonowanego przewoźnika kolejowego na teren bocznic kolejowej bez komisyjnego sprawdzenia ich stanu przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego i sporządzenia protokołu, pod warunkiem zabezpieczenia przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego przedmiotowych przesyłek przed możliwością dalszego ubytku lub kradzieży. W tym przypadku pracownicy bocznic kolejowej mogą przystąpić do komisyjnego otwarcia i rozładunku wagonu tylko w obecności upoważnionego pracownika licencjonowanego przewoźnika kolejowego, przy czym powinien on nanieść odpowiednią

adnotację o powyższym na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego R 25/26 lub innego dokumentu stosowanego u danego przewoźnika kolejowego.

W przypadku nie spełnienia ww. wymogów przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego, spedytor lub inny upoważniony pracownik bocznic kolejowej, odmawia przyjęcia wagonu, wykreślając z wykazu zdawczego lub innego dokumentu stosowanego u danego przewoźnika, numer wagonu z usterkowaną przesyłką, pozostawiając ją do dyspozycji przewoźnika kolejowego.

6. Podobnie postępuje w przypadku wagonów próżnych, nie nadających się pod załadunek. Po komisijnym sprawdzeniu stanu przesyłki przez przewoźnika kolejowego przy udziale spedytora lub innego upoważnionego pracownika bocznic kolejowej, przedstawiciel przewoźnika kolejowego sporządza stosowny protokół, którego jeden egzemplarz przekazuje odbiorcy przesyłki.
7. Przyjęcie wagonów od przewoźnika kolejowego spedytor lub inny upoważniony pracownik bocznic, potwierdza własnoręcznym podpisem wraz z datą i godziną na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego R 25/26 lub innego dokumentu stosowanego u danego przewoźnika .

§ 50

PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM

1. Przed ukończeniem rozładunku lub załadunku wagonów spedytor, a w czasie jego nieobecności inny upoważniony pracownik bocznic kolejowej, zgłasza telefonicznie przewoźnikowi kolejowemu wagony, jako gotowe do zabrania z danego punktu zdawczo – odbiorczego bocznic kolejowej AGROSTOP.
2. Na wagony załadowane na bocznic kolejowej oraz na wagony próżne, dokumenty przewozowe stosowne u danego przewoźnika kolejowego, sporządza spedytor lub inny upoważniony pracownik bocznic kolejowej.
3. „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania” R 27/28 w przypadku przewoźnika kolejowego PKP CARGO S.A. lub inny dokument stosowany u danego przewoźnika kolejowego, zostaje doręczone ustawicznemu licencjonowanemu przewoźnikowi kolejowemu, po jego przybyciu na punkt zdawczo-odbiorczy. Jeden egzemplarz zawiadomienia pozostaje u przedstawiciela bocznic kolejowej.
4. Na ujawnione w czasie przyjmowania wagonów uszkodzenia taboru, powstałe z winy pracowników bocznic kolejowej, przedstawiciel przewoźnika kolejowego sporządza stosowny protokół.
5. Przedstawiciel przewoźnika kolejowego po przyjęciu na punkcie zdawczo – odbiorczym wagonów i ewentualnym wpisaniu stwierdzonych nieprawidłowości do „Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania” R27/28 lub innego dokumentu stosowanego u danego przewoźnika kolejowego lub wykreśleniu z niego numerów wagonów, których nie było na punkcie zdawczo – odbiorczym, podpisuje ww. zawiadomienie lub inny dokument stosowany u danego przewoźnika kolejowego, wpisując datę i godzinę przyjęcia wagonów, a spedytor lub inny upoważniony pracownik bocznic kolejowej, własnoręcznym podpisem i pieczęcią firmową potwierdza przekazanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu, zatrzymując jeden egzemplarz zawiadomienia lub innego dokumentu stosowanego u danego przewoźnika kolejowego, czym potwierdza przekazanie wagonów dla licencjonowanego przewoźnika kolejowego, za które to wagony oraz przesyłki od tego momentu, dany przewoźnik kolejowy jest w pełni odpowiedzialny.

6. W przypadku wykreślenia przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego do przewozu z zawiadomienia lub innego dokumentu stosowanego u danego przewoźnika kolejowego, wagonów jako nie gotowych do zabrania, spedytor lub inny upoważniony pracownik bocznic kolejowej, zgłasza ponownie te wagony do zabrania. Sporządza nowy egzemplarz zawiadomienia lub inny dokument stosowany u przewoźnika po usunięciu przyczyn, które uniemożliwiły zabranie wagonów jako wcześniej zgłoszone do przewozu.
7. Wagony uszkodzone na bocznic kolejowej podczas czynności ładunkowych, w przypadku istnienia możliwości ich naprawy na terenie bocznic, są naprawiane przez użytkownika / zarządcy bocznic kolejowej na swój koszt. Naprawione lub uzdatnione wagony upoważniony pracownik bocznic, zgłasza rewidentowi wagonów licencjonowanego przewoźnika kolejowego, który po sprawdzeniu jakości przeprowadzonej naprawy dopuszcza wagon do ruchu.
W przypadku, gdy na bocznic kolejowej, nie ma możliwości naprawy wagonu, pracownik bocznic, sporządza wewnętrzny protokół o uszkodzeniu wagonu, a następnie przekazuje uszkodzony wagon do naprawy przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego na koszt użytkownika / zarządcę bocznic kolejowej. Rewident wagonów licencjonowanego przewoźnika kolejowego sporządza na taki wagon komisyjnie protokół o uszkodzeniu wagonów, a następnie wagon zostaje przekazany do naprawy.
8. Po przyjęciu i pokwitowaniu „Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania” R27/28 lub innego dokumentu stosowanego u danego przewoźnika kolejowego przez upoważnionych przedstawicieli licencjonowanego przewoźnika kolejowego, ochrona przesyłek i wagonów przed uszkodzeniem lub kradzieżą oraz odpowiedzialność za ujawnione później niewłaściwe załadowane towary, przesunięcia ładunków, ich braki, uszkodzenia techniczne taboru, przechodzi na danego licencjonowanego przewoźnika kolejowego, odbierającego wagony z punktów zdawczo – odbiorczych bocznic kolejowej AGROSTOP.

ROZDZIAŁ VIII

PRZEWÓZ KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

§ 51

CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH PRZEWOŻONYCH KOLEJĄ NA TERENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się nimi w czasie całego procesu przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia lub wypadku, mogą powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
2. W zakresie transportu kolejowego towary niebezpieczne definiuje się jako towary, których przewóz jest dopuszczony do przewozu na ściśle określonych warunkach zawartych w przepisach szczególnych, tj.:
 - Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (RID);
 - Załącznika 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);
 - krajowych uregulowań prawnych i przepisów wewnętrznych zarządców infrastruktury kolejowej oraz licencjonowanych przewoźników kolejowych.
3. W ruchu granicznym postanowienia dotyczące powiadamiania o przewozie towarów niebezpiecznych regulują miejscowe porozumienia graniczne (regulaminy).
4. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych, polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu z materiałem do właściwej klasy oraz grupy pakowania. Klasę towaru określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadający kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.
5. Na terenie boczniczy kolejowej AGROSTOP, wykonywane są czynności przewozowe i ładunkowe z towarami niebezpiecznymi, kwalifikowanymi w Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych RID, do klasy 5 – materiały utleniające, tj.:
 - NAWÓZ NA BAZIE AZOTANU AMONU,
 - AZOTAN POTASU.
6. Poszczególnym towarom niebezpiecznym w różnych klasach, zostały przyporządkowane numery UN. Wszystkie pozycje towarów niebezpiecznych, wymienione są w dziale 3.2 Tabela A (RID / Zał. 2 do SMGS) w porządku numerycznym, według ich numerów UN. Tabela, zawiera informacje dotyczące materiałów niebezpiecznych, takie jak (między innymi): nr UN, nazwa i opis, klasę, kod kwalifikacyjny, grupy pakowania, numer wzoru nalepki ostrzegawczej, przepisy dotyczące pakowania i przewozu, numer identyfikacyjny zagrożenia.
7. Nawóz na bazie azotanu amonu (wg. zapisów działu 3.2 Tabela A (RID): klasa 5.1, nr UN – 2067, grupa pakowania – III, nalepki 5.1, nr zagrożenia – 50), to nieograniczony związek chemiczny z grupy saletr, soli kwasu azotowego i amoniaku o wzorze chemicznym NH_4NO_3 . Nawóz na bazie azotanu amonu jest bezbarwnym, krystalicznym ciałem stałym. Jest higroskopijny. Bardzo dobrze rozpuszcza się w wodzie, dzięki czemu mieszanina saletry z lodem jest bardzo dobrą mieszaniną chłodzącą. Azotan amonu, ma właściwości utleniające. Azotan amonu jest składnikiem wielu materiałów wybuchowych. Azotan amonu jest używana jako nawóz oraz jako składnik mieszanek nawozów mineralnych. W czystej postaci jest jednym z jednoskładnikowych nawozów mineralnych. Charakteryzuje się największą zawartością azotu w grupie nawozów saletrano-amonowych. Zawiera dwie formy azotu: azotanową i amonową. Przez dobrą rozpuszczalność w wodzie i higroskopijność bardzo szybko przenika do

gleby. Nawóz uniwersalny, stosowany do wszystkich roślin i rodzajów gleb. Azotan amonu, jest także składnikiem nawozów wieloskładnikowych.

8. Azotan potasu (wg. zapisów działu 3.2 Tabela A (RID): klasa 5.1, nr UN – 1486, grupa pakowania – III, nalepki 5.1, nr zagrożenia – 50), to nieorganiczny związek chemiczny z grupy azotanów o wzorze chemicznym KNO_3 . Czysty azotan potasu w normalnych warunkach występuje pod postacią jasnych kryształków, bez wyczuwalnego zapachu. Dobrze rozpuszcza się w wodzie. Ma bardzo szerokie zastosowanie. Substancja ta występuje również naturalnie, jako nitrokalit. Na skalę przemysłową azotan potasu otrzymywany jest w wyniku reakcji podwójnej wymiany między azotanem sodu i chlorkiem potasu. Na skutek tego działania, wytrąca się najtrudniej rozpuszczalny spośród obecnych soli chlorek sodu. W roztworze pozostaje natomiast azotan potasu, który w formie kryształów zbierany jest po całkowitym odparowaniu wody. Innymi sposobami na pozyskanie azotanu potasu jest reakcja azotanu amonu i wodorotlenku potasu. Azotan potasu wykorzystywany jest m.in. jako: nawóz sztuczny, utleniacz do produkcji czarnego prochu, materiałów pirotechnicznych, składnik do produkcji kwasu azotowego, konserwant do mięs, składnik wybielających past do zębów, lekarstw, środek do oczyszczania aluminiowych powierzchni, płyn kumulujący energię cieplną w elektrowniach słonecznych. Azotan potasu działa drażniąco ma układ oddechowy, oczy, skórę i przewód pokarmowy. Działa również utleniająco na znajdującą się we krwi hemoglobinę i prowadzi do powstania methemoglobiny oraz nitrozohemoglobiny. Azotan potasu dobrze przyswaja się w środowisku naturalnym, przez co znalazła szerokie zastosowanie jako nawóz sztuczny.
9. Szczegółowe dane dotyczące ww. towarów niebezpiecznych, wyszczególnionych w ww. ust. 7 i 8, wyszczególnione są w poszczególnych 16 sekcjach, zatytułowanych:
 - identyfikacja towaru i identyfikacja przedsiębiorstwa,
 - identyfikacja zagrożeń,
 - skład towaru i informacje o składnikach,
 - środki pierwszej pomocy,
 - postępowanie w przypadku pożaru,
 - postępowanie w przypadku niezamierzonego uwolnienia do środowiska,
 - postępowanie z substancjami oraz ich magazynowanie,
 - kontrola narażenia oraz środki ochrony indywidualnej,
 - właściwości fizyczne i chemiczne,
 - stabilność i reaktywność,
 - informacje toksykologiczne,
 - informacje ekologiczne,
 - postępowanie z odpadami,
 - informacje dotyczące transportu i oznakowania towaru,
 - informacje dotyczące przepisów prawnych,
 - inne informacje,określonych w Kartach charakterystyki substancji niebezpiecznych, stanowiących Załącznik nr 1 do niniejszego regulaminu.

§ 52

POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Użytkownik boczniczy kolejowej, zamierzając nadać do przewozu towary niebezpieczne, zamawia wagony w sposób obowiązujący u danego przewoźnika, informując go o planowanym nadaniu wagonów, przekazując mu między innymi nazwę towaru

niebezpiecznego do przewozu oraz numer identyfikacyjny towaru (UN) oraz numer identyfikacyjny zagrożenia.

2. Numer identyfikacyjny zagrożenia i numer identyfikacyjny towaru, powinny być wpisane w rubryce „Uwagi” w:
 - Wykazie zdawczym – druk R 25/26 (w przypadku przewoźnika PKP CARGO S.A.),
 - Zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania – druk R 27/28 (w przypadku przewoźnika PKP CARGO S.A.).
3. Pełna informacja o towarze niebezpiecznym, powinna być zawarta w liście przewozowym.
4. List przewozowy powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami działu 5.4 „Dokumentacja” RID / Zał. 2 do SMGS.
5. W liście przewozowym, powinny być podane między innymi, dane dotyczące:
 - numeru identyfikacyjnego towaru, poprzedzonego literami UN,
 - oficjalnej nazwy przewozowej, zgodnej z Tabelą A, działu 3.2 RID,
 - numeru nalepki ostrzegawczej,
 - nazwy i adresu nadawcy,
 - nazwy i adresu odbiorcy,
 - numeru identyfikacyjnego zagrożenia, poprzedzonego numerem identyfikacyjnym UN,
 - informacji o materiale zagrażającym środowisku.
6. Jeżeli na wagonach używanych do transportu towarów niebezpiecznych, umieszczane są tablice pomarańczowe, to w liście przewozowym, numer zagrożenia towaru niebezpiecznego, należy wpisać przed literami „UN” poprzedzającymi numer UN (w danym przypadku: 50UN2067 oraz 50UN1486).
Numer zagrożenia jest także wymagany, jeżeli wagon z ładunkiem całkowitym zawierającym sztuki przesyłek z jednym i z tym samym towarem jest oznakowany tablicami pomarańczowymi.
7. Po przybyciu przesyłki na bocznicę kolejową, wyznaczony pracownik (spedytor), musi sprawdzić stan wagonów (przesyłki) w zakresie ich:
 - zamknięcia;
 - opłombowania;
 - oznakowania tablicami identyfikacyjnymi i nalepkami ostrzegawczymi.
8. Przed nadaniem i wysłaniem przesyłki z boczniczy kolejowej, należy w szczególności:
 - sprawdzić, czy towary niebezpieczne nadawane do przewozu są dopuszczone do przewozu, zgodnie z RID / Zał. 2 do SMGS;
 - upewnić się, że wymagana dokumentacja jest załączona do dokumentu przewozowego i kierowana dalej;
 - sprawdzić wzrokowo stan wagonów i ładunku, czy nie mają widocznych usterek, braków w wyposażeniu, itd.;
 - sprawdzić, czy wagony nie mają przekroczonej granicy obciążenia;
 - upewnić się, że na wagonach zostały umieszczone wymagane duże nalepki ostrzegawcze i inne elementy oznakowania.
9. Podczas czynności ładunkowych (rozładunek, przeładunek i załadunek) towarów niebezpiecznych na boczniczy kolejowej pracownicy dokonujący tych czynności, powinni:
 - zachować szczególną ostrożność,
 - prowadzić proces przeładowywania towarów niebezpiecznych oraz zabezpieczać prace zgodnie z opracowanymi i zatwierdzonymi procedurami eksploatacyjnymi (instrukcjami stanowiskowymi),

- posiadać indywidualne środki ochrony osobistej (kombinezony, rękawice, okulary, itp.),
 - zabezpieczyć (z obu stron) wagony z towarem niebezpiecznym podstawione na punkt rozładunkowy, płozami oraz hamulcem ręcznym / postojowym.
10. W zakresie zabezpieczenia punktu przeładunkowego w czasie dokonywania wyładunku towarów niebezpiecznych, należy:
- zakazać wjeżdżanie taborem kolejowym na tory, na których znajdują się wagony pod czynnościami ładunkowymi,
 - w razie pilnej potrzeby wjechania taborem kolejowym na tory, po których z uwagi na prowadzone prace ładunkowe jazda taka jest zabroniona, należy zgłosić taką potrzebę osobie kierującej i nadzorującej te czynności ładunkowe i tylko po udzieleniu przez nią jednoznacznej zgody, można dokonać takiej jazdy.
11. Praca manewrowa z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne, wymaga przestrzegania następujących zasad:
- kierujący manewrami, ma obowiązek poinformowania drużyny manewrowej o wykonywaniu manewrów wagonami z towarami niebezpiecznymi w celu zachowania szczególnej ostrożności,
 - prędkość jazd manewrowych wagonów z towarem niebezpiecznym na boczniczy kolejowej AGROSTOP, nie może przekraczać 5 km/h,
 - wykonywanie manewrów z wagonami z towarem niebezpiecznym, może odbywać się tylko metodą odstawczą,
 - szczególną ostrożność należy zachować przy przetaczaniu wagonów z towarem niebezpiecznym przez przejazdy kolejowo – drogowe, zlokalizowane na terenie boczniczy kolejowej oraz w trakcie przejazdu wagonów obok urządzeń technicznych, usytuowanych przy torach, po których porusza się manewrujący tabor.

§ 53

SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

1. Pracownicy boczniczy kolejowej AGROSTOP, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, zgodnie z postanowieniami działu 1.3 RID / Zał. 2 do SMGS, a także postanowieniami określonymi w rozdziale 1.10.2 RID, w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Dotyczy to stanowisk:
 - prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej,
 - kierownik pociągu gospodarczego i roboczego,
 - ustawiacz,
 - manewrowy,
 - pracownicy punktów ładunkowych (bezpośrednio uczestniczący w pracach ładunkowych),
 - spedytor.
2. Szkolenie powinno mieć określoną formę odpowiednią do zakresu odpowiedzialności i obowiązków pracowników, których to dotyczy.
3. Uczestnicy szkoleń, powinni zostać przeszkoleni między innymi z zakresu:
 - znajomości właściwych przepisów i instrukcji;
 - klasyfikacji towarów niebezpiecznych i zagrożeń z nimi związanych;
 - znakowania przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
 - przewycieżania sytuacji krytycznych w przypadku nieprawidłowości;

- procedur informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.
- 4. Szkolenie powinno być okresowo uzupełniane w celu uwzględnienia zmian w przepisach.
- 5. Fakt dokonania przeszkolenia należy odnotować w dokumentacji szkoleniowej dla pracowników bocznic kolejowej AGROSTOP. Dokumentacja szkolenia powinna obejmować:
 - program szkolenia (zaprojektowany przez doradcę do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych),
 - dziennik szkolenia.
- 6. Pracownicy bocznic kolejowej AGROSTOP, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać również przeszkoleni w zakresie udzielania pierwszej pomocy, ratownictwa chemicznego, przepisów przeciwpożarowych. Obowiązują ich również znajomość Kart charakterystyki substancji niebezpiecznych.

§ 54

WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZY PRZEWOZIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

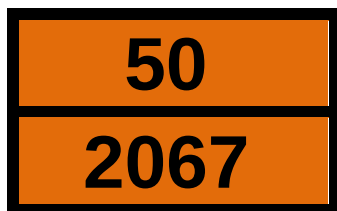
1. Warunki techniczne wagonów przy przewozie towarów niebezpiecznych:
 - wagony przeznaczone do takich przewozów muszą być czyste, szczelne, a wewnątrz nie mogą wystawać żadne metalowe przedmioty, nie stanowiące części konstrukcyjnej lub stałego wyposażenia wagonu,
 - wagony do przewozu towarów niebezpiecznych kwalifikuje rewident taboru,
 - opakowania towarów niebezpiecznych powinny odpowiadać postanowieniom szczegółowym poszczególnych klas RID i postanowieniom dodatków do RID, dotyczących charakterystyki, znakowania i badania,
 - przed podstawieniem na punkt ładunkowy wagonu pod załadunek towarów niebezpiecznych należy sprawdzić, czy dany wagon jest właściwego rodzaju, należyście oczyszczony, a wewnątrz nie zawiera elementów metalowych nie będących wyposażeniem wagonu,
 - w szczególności w odniesieniu do wagonów, które będą ładowane towarem niebezpiecznym i następnie będą przekazane przewoźnikowi kolejowemu do przewozu należy sprawdzić obecność zgodnych ze wzorem i właściwych dla ładowanego (załadowanego) towaru, tablic identyfikacyjnych na obu stronach wagonu, jak również obecność zgodnych ze wzorem i właściwych dla ładowanego (załadowanego) towaru nalepek ostrzegawczych na obu ścianach wagonu oraz znaków.
2. Towary niebezpieczne należy przewozić z wykorzystaniem taboru kolejowego, odpowiedniego dla danego towaru, gwarantującego bezpieczeństwo w czasie transportu.
3. Nie dopuszcza się do przewozu wagonów z przekroczonym terminem ważności rewizji okresowej.
4. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia na każdej ścianie bocznej wagonu tablicy identyfikacyjnej. Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nie oczyszczonych wagonów po materiałach niebezpiecznych,
5. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione czarnym pasem o szerokości 15 mm. Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm. Numer identyfikacyjny zagrożenia musi być

umieszczony w górnej części, zaś numer identyfikacyjny towaru w dolnej części tablicy (dział 5.3 RID). Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm, przechodzącą przez środek tablicy.

Oznaczenie to może być w postaci: płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia.

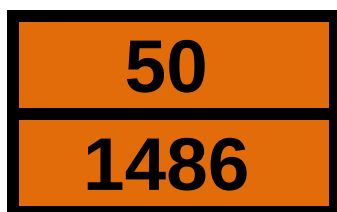
Numer identyfikacyjny zagrożenia i numer UN powinny być nieusuwalne i jeszcze czytelne po 15 minutach przebywania w ogniu.

6. Poniżej przykład tablic identyfikacyjnych używanych przy przewozie, odpowiednio: nawozu na bazie azotanu amonu oraz azotanu potasu.



Numer identyfikacyjny zagrożenia.

Numer identyfikacyjny materiału UN (nawóz na bazie azotanu amonu)



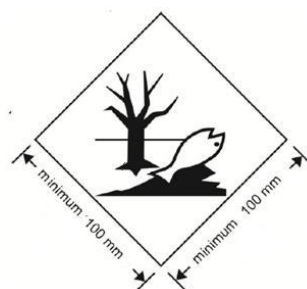
Numer identyfikacyjny zagrożenia.

Numer identyfikacyjny materiału UN (azotan potasu)

7. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić na wagonach etykiety / nalepki ostrzegawcze (romb o boku co najmniej 250 mm).
Etykiety / nalepki ostrzegawcze, należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu.
8. Poniżej etykiety / nalepki ostrzegawcze, używanej przy przewozie materiałów utleniających, tj.: nawóz na bazie azotanu amonu oraz azotan potasu.



Nalepka ostrzegawcza dla klasy zagrożenia 5.1



Znak dla materiałów zagrażających środowisku

§ 55

ZASADY POSTĘPOWANIA W PRZYPADKU WYSTĄPIENIA ZDARZENIA Z PRZESYŁKĄ ZAWIERAJĄCĄ TOWAR NIEBEZPIECZNY

1. Pracownik boczniczy kolejowej AGROSTOP, który zauważył, że może dojść do zdarzenia stwarzającego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dla życia i zdrowia ludzi lub dla środowiska, powinien zastosować wszelkie dostępne środki, aby zapobiec temu zdarzeniu lub ograniczyć jego skutki.

2. W razie zaistnienia zdarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, każdy pracownik, o którym mowa w ust. 1, powinien w miarę potrzeby i w miarę własnych możliwości:
 - zaalarmować osoby znajdujące się w strefie zagrożenia;
 - udzielić niezbędnej pomocy osobom poszkodowanym;
 - zabezpieczyć miejsce zdarzenia;
 - niezwłocznie powiadomić o wypadku swojego przełożonego / kierownictwo spółki oraz właściwe służby ratownicze.
3. Kierownictwo spółki po otrzymaniu informacji o zdarzeniu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, w razie konieczności wstrzymuje ruch w rejonie zdarzenia oraz powiadamia służby ratownicze oraz inne podmioty, zgodnie z procedurami (instrukcjami) przyjętymi do stosowania na bocznic kolejowej AGROSTOP.
4. Podczas alarmowania i powiadamiania, należy przekazywać jak najwięcej informacji dotyczących zdarzenia, między innymi, należy podać:
 - miejsce zdarzenia (rejon bocznic, nr toru, umiejscowienie wagonu w składzie manewrowym lub punkcie przeładunkowym),
 - objawy i rozmiary zdarzenia z towarem niebezpiecznym (ulatnianie się, pożar),
 - rodzaj towaru niebezpiecznego na podstawie oznakowania wagonu (na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej),
 - rodzaj wagonu oraz ilość przewożonego towaru niebezpiecznego,
 - czy są osoby poszkodowane i czy występuje poważne zagrożenie życia ludzi lub środowiska.
5. W przypadku zaistnienia zdarzenia podczas jazdy manewrowej maszynista w porozumieniu z ustawiaczem powinien zatrzymać manewrujący skład w miejscu umożliwiającym prowadzenie działań ratowniczych. W razie stwierdzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia drużyna manewrowa powinna bezzwłocznie unieruchomić i zabezpieczyć skład manewrowy, a następnie oddalić się ze strefy zagrożenia.

§ 56

PROWADZENIE DZIAŁAŃ RATOWNICZYCH W RAZIE ZAISTNIENIA ZDARZENIA Z PRZESYŁKĄ ZAWIERAJĄCĄ TOWAR NIEBEZPIECZNY I SPORZĄDZANIE RAPORTU ZE ZDARZENIA

1. Działania ratownicze na miejscu zdarzenia prowadzą jednostki ochrony przeciwpożarowej.
2. Do czasu przybycia jednostek ochrony przeciwpożarowej lub pociągów ratownictwa technicznego akcją usuwania skutków wypadku kieruje przedstawiciel kierownictwa Spółki lub osoba przez niego wyznaczona.
3. Pracownicy bocznic kolejowej AGROSTOP, zobowiązani są do udzielania wszelkich informacji i niezbędnej pomocy przy prowadzeniu działań ratowniczych i usuwaniu skutków zdarzeń z towarami niebezpiecznymi.
4. W uzgodnieniu z kierującym działaniami ratowniczymi wagony, z których następuje emisja towaru niebezpiecznego, w miarę możliwości należy przestawić w miejsce umożliwiające sprawne i skuteczne przeprowadzenie akcji ratowniczej.
5. Po zakończeniu działań i pisemnym przekazaniu miejsca akcji ratowniczej, można przystąpić do usuwania skutków zdarzeń z towarami niebezpiecznymi.

6. Postępowanie w sprawach zdarzeń z przesyłkami zawierającymi towary niebezpieczne prowadzi komisja. W pracach komisji udział bierze doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją z PHU AGROSTOP Sp. z o.o. z siedzibą w Terespolu.
7. W przypadku, gdy zdarzenie z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny spowodowało jego uwolnienie lub jeśli wystąpiło ryzyko nieuchronnej straty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska lub jeśli nastąpiła interwencja władz, doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych z PHU AGROSTOP Sp. z o.o. z siedzibą w Terespolu, sporządza „Raport o zdarzeniu zaistniałym podczas przewozu towarów niebezpiecznych”. Szczegółowe kryteria tych zdarzeń określa punkt 1.8.5.3 przepisów RID / Zał. 2 do SMGS.
8. Wzór Raportu o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych określono w punkcie 1.8.5.4 przepisów RID/Zał. 2 do SMGS.
9. „Raport o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych” należy sporządzić jak najszybciej po zdarzeniu, jak tylko zostaną ustalone okoliczności i skutki dla ewentualnych poszkodowanych, mienia oraz środowiska naturalnego i przesłać do Urzędu Transportu Kolejowego.

§ 57

DORADCA DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

1. W celu zapewnienia prawidłowego nadzoru w zakresie bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, w oparciu o ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 756 z późn. zm.) oraz postanowienia RID / Zał. 2 SMGS, w PHU AGROSTOP Sp. z o.o. z siedzibą w Terespolu, musi być powołany doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
2. Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych, zwany dalej „doradcą”, może być tylko osoba, posiadająca aktualne, odpowiednie uprawnienia, nadane jej przez właściwą władzę (Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego), tj. ważne świadectwo doradcy, odpowiedniego w zakresie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
3. Świadectwo doradcy otrzymuje osoba, która:
 - 1) posiada wykształcenie wyższe,
 - 2) nie była skazana za przestępstwo umyślne przeciwko wiarygodności dokumentów, obrotowi gospodarczemu oraz bezpieczeństwu powszechnemu;
 - 3) ukończyła kurs doradcy;
 - 4) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze Transportowego Dozoru Technicznego, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia ukończenia kursu.
4. Doradca jest uprawniony do:
 - wstępu na teren oraz dostępu do obiektów i urządzeń związanych z procesem przewozu, załadunku, rozładunku lub przeładunku, znajdujących się na terenie boczniczy kolejowej,
 - kontroli czynności i procedur zapewniających bezpieczny przewóz koleją towarów niebezpiecznych;

- wglądu do dokumentacji prowadzonej przez uczestników przewozu koleją towarów niebezpiecznych.
5. Nadzór merytoryczny nad działalnością doradcy, sprawuje Kierownictwo Spółki.
 6. Doradca, sporządza roczne sprawozdanie z działalności Przedsiębiorstwa Handlowo Usługowego AGROSTOP Sp. z o.o. z siedzibą w Terespolu w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych i czynności z nim związanych. Jeden egzemplarz sprawozdania, należy przysyłać do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w terminie do dnia 28 lutego każdego roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie, a drugi należy przechowywać przez okres 5 lat.
 7. Sprawozdanie to, należy sporządzić według wzoru określonego w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 sierpnia 2012 r. w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełnienia (Dz. U. z 2012 r., poz. 966 z późn. zm.).
 8. Obowiązki doradcy są określone w ustawie o przewozie koleją towarów niebezpiecznych oraz w pkt. 1.8.3.3 RID / Zał. 2 do SMGS.
 9. Zakres zadań i obowiązków doradcy, obejmuje w szczególności:
 - przestrzeganie przepisów regulujących przewóz towarów niebezpiecznych;
 - przestrzeganie procedur służących zachowaniu zgodności z przepisami dotyczącymi identyfikacji przewożonych towarów niebezpiecznych;
 - przestrzeganie procedur służących sprawdzeniu wyposażenia używanego do transportu, załadunku i rozładunku towarów niebezpiecznych;
 - śledzenie prawidłowości szkolenia pracowników oraz dokonywania właściwych wpisów w aktach osobowych;
 - wprowadzanie prawidłowych procedur ratowniczych w zakresie wypadków i zdarzeń, które mogą zagrażać bezpieczeństwu podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
 - prowadzenie dochodzeń oraz sporządzanie raportów na temat wypadków, awarii lub naruszeń przepisów podczas przewozu, załadunku lub rozładunku towarów niebezpiecznych;
 - wprowadzanie odpowiednich środków w celu przeciwdziałania powtarzaniu się wypadków, awarii lub naruszeń przepisów;
 - kontrole w zakresie, czy pracownicy związani z przewozem, załadunkiem lub rozładunkiem towarów niebezpiecznych, zapoznali się ze szczegółowymi procedurami postępowania i instrukcjami;
 - wprowadzanie procedur kontrolnych służących sprawdzeniu – czy środek transportu zaopatrzony jest w wymagane dokumenty i sprzęt awaryjny oraz czy takie dokumenty i sprzęt odpowiadają przepisom;
 - wprowadzanie procedur kontrolnych służących sprawdzeniu przestrzegania wymagań dotyczących załadunku i rozładunku towarów niebezpiecznych;
 - wprowadzanie planów bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (wymienionych w tabeli 1.10.5 RID / Zał. 2 do SMGS).

ROZDZIAŁ IX

NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY

§ 58

NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY

1. Użytkownik bocznic kolejowej odpowiedzialny jest za eksploatację obiektów budowlanych bocznic AGROSTOP w sposób zgodny z przeznaczeniem oraz utrzymywanie ich w należytym stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia właściwości użytkowych i sprawności technicznej.
2. Powyższe obowiązki realizowane są poprzez dokonywanie:
 - cyklicznego dozoru infrastruktury bocznic kolejowej (przeglądy bieżące – obchody i oględziny obiektów infrastruktury kolejowej),
 - cyklicznej diagnostyki infrastruktury kolejowej bocznic (przeglądy okresowe obiektów infrastruktury kolejowej),
 - wymaganej konserwacji i bieżącego utrzymania nawierzchni torów i rozjazdów oraz innych obiektów związanych z torem.
3. Głównym zadaniem utrzymania infrastruktury kolejowej jest:
 - utrzymanie jej w granicach ustanowionych norm i warunków technicznych,
 - zapewnienie odpowiednio długich okresów jej eksploatacji,
 - zapobieganie powstawaniu usterek,
 - usuwanie przyczyn wszelkich niesprawności technicznych jej obiektów i urządzeń.
4. Warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej zostały określone w przepisach wewnętrznych, zatytułowanych „Wytczne techniczne utrzymania infrastruktury na bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach”.
Powyższe regulacje wewnętrzne, ustalają wymagania w zakresie konstrukcji drogi kolejowej oraz jej utrzymania dla zapewnienia bezpiecznych warunków eksploatacji z parametrami techniczno-eksploatacyjnymi, określonymi dla 5 klasy technicznej torów.
5. Utrzymanie infrastruktury kolejowej powinno zapewnić sprawność wszystkich jej elementów, gwarantującą bezpieczeństwo ruchu pojazdów kolejowych z prędkościami obowiązującymi na bocznic kolejowej.
6. Do zakresu czynności związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej bocznic należy dozoru obiektów infrastruktury kolejowej bocznic, realizowane poprzez przeglądy bieżące (obchody torów), które obejmują oględziny:
 - torów, podtorza, urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego oraz budowli związanych z torem (rampy ładunkowe, place, urządzenia przeładunkowe, przejazdy kolejowo-drogowe, kozły oporowe, itd.), zwane obchodem toru,
 - rozjazdów, zwane oględzinami rozjazdów.
7. Podstawowym celem dokonywania obchodu torów jest regularne przeglądanie stanu sprawności technicznej nawierzchni kolejowej oraz innych budowli (obiektów) i urządzeń zainstalowanych w torze lub obok toru (w tym znaków drogowych, sygnałów i wskaźników kolejowych), dbać o bezpieczeństwo jazdy manewrowych pojazdów kolejowych, ujawniać i usuwać powstałe uszkodzenia w nawierzchni torów lub usterki w budowlach (objektach) i urządzeniach związanych w sposób bezpośredni lub pośredni z torami oraz zapobiegać ich tworzeniu się.
8. Jeżeli usunięcie usterki jest niemożliwe, to do czasu naprawy miejsce niebezpieczne, należy osłaniać zgodnie z przepisami sygnalizacji kolejowej, obowiązującej na bocznic kolejowej.

9. Czynności obchodu torów należy wypełniać w sposób zapewniający bezpieczeństwo jazdy manewrowych pojazdów kolejowych oraz własne bezpieczeństwo pracy. Zapewnienie bezpieczeństwa jazdy manewrowych powinno mieć pierwszeństwo przed wykonywaniem wszystkich innych przydzielonych czynności.
10. Obchód toru powinny być wykonywany przez upoważnionego pracownika bocznic, posiadającego odpowiednią wiedzę techniczną w zakresie budowy i eksploatacji poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej, przeszkolonego do wykonywania tych czynności.
11. Obchody torów powinny być wykonywane w porze dziennej w godzinach normalnej pracy i przy dobrej widoczności.
12. Pracownik dokonujący obchodu torów, powinien być zaopatrzony w:
 - kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego,
 - chorągiewkę koloru żółtego,
 - klucz do śrub łupkowych, kredę.
13. Wszystkie usterki i nieprawidłowości zauważone przez upoważnionego pracownika dokonującego obchodu torów, dotyczące stanu poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej, powinny być na bieżąco zapisywane w „Księżce kontroli obchodu torów bocznic”, której wzór określa przepis wewnętrzny wyszczególniony w ww. ust. 4.
14. Minimalna częstotliwość wykonywania obchodów toru przez upoważnionego pracownika bocznic kolejowej, wynosi jeden raz w tygodniu.
15. Oględziny rozjazdów leżących w torach bocznic kolejowej AGROSTOP, powinny być dokonywane codziennie przed rozpoczęciem pracy manewrowej, przez upoważnionego pracownika bocznic, posiadającego odpowiednią wiedzę techniczną w zakresie budowy i eksploatacji poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej, przeszkolonego do wykonywania tych czynności.
16. Wyniki oględzin rozjazdów, należy wpisać do „Dziennika oględzin rozjazdów”.
17. Oględzin dokonuje się wzrokowo, celem stwierdzenia czy w rozjazdach występują:
 - części pęknięte, wykruszone lub uszkodzone,
 - inne usterki lub odkształcenia grożące naruszeniom prawidłowego działania rozjazdów lub urządzeń nastawczych.
18. Podczas oględzin rozjazdów, należy sprawdzić:
 - ogólny stan rozjazdów pod względem utrzymania ich w porządku i czystości, a szczególnie żłobków w krzyżownicach i kierownicach oraz wolnych przestrzeni między iglicami i opornicami,
 - stan iglic ze szczególnym uwzględnieniem, czy nie mają one pęknięć i wyszczerbień zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - stan przylegania iglic do opornic,
 - stan i właściwe działanie zamknięć nastawczych,
 - stan dokręcenia śrub i wkrętów,
 - stan nasmarowania zwrotnic,
 - stan oraz właściwe działanie wskaźników zwrotnicowych.
19. Dopuszczalne jest łączenie obchodów torów z oględzinami i konserwacją rozjazdów.

20. Diagnostyka infrastruktury kolejowej bocznic kolejowej AGROSTOP, realizowana jest poprzez przeglądy okresowe wykonywane w oparciu o wymogi określone w art. 62 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.), przez osoby posiadające kwalifikacje toromistrza oraz uprawnienia budowlane do samodzielnego wykonywania funkcji technicznych w budownictwie w dziedzinie transportu kolejowego o wymaganej specjalności „Linie, stacje i węzły kolejowe” lub „Inżynieryjnej - kolejowej” lub „Kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych”, które to uprawnienia określają postanowienia art. 12 ust. 1 i 2 i art. 14 ust. 1 pkt. 3 lit. c) ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane ((tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 29 kwietnia 2019 roku w sprawie przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnich funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2019 r., poz. 831).
21. Diagnostyka, tj. przeglądy okresowe infrastruktury kolejowej bocznic kolejowej AGROSTOP, wykonywane są:
- co najmniej raz w roku, polegające na sprawdzeniu stanu technicznego: elementów budowli narażonych na szkodliwe wpływy atmosferyczne i niszczące działania czynników występujących podczas użytkowania obiektu;
 - co najmniej raz na 5 lat, polegające na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia.
22. Diagnostyka infrastruktury kolejowej bocznic, polega na wykonywaniu pomiarów i badań mających za zadanie ujawnienie usterek i nieprawidłowości występujących w czasie eksploatacji, a jej wyniki są podstawą do sporządzania oceny stanu technicznego drogi kolejowej. Diagnostyka infrastruktury kolejowej bocznic obejmuje również analizę, ocenę i interpretację wyników; opracowanie wniosków i zaleceń eksploatacyjnych oraz utrzymaniowych; rejestrację i archiwizację wyników badań i pomiarów. Oceny stanu toru dokonuje się poprzez porównanie zarejestrowanych wyników pomiarów poszczególnych parametrów z wartościami nominalnymi. Ujawnione usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu, powinny być natychmiast usuwane.
23. Do wykonywania pomiarów torów, należy używać sprawdzonego i legalizowanego sprzętu, zapewniającego dokładność pomiaru do 1 mm. Parametry toru mogą być mierzone przy pomocy następujących przyrządów pomiarowych:
- toromierza z poziomnicą do pomiaru szerokości i przechyłki toru,
 - strzałkomierza do pomiaru strzałek łuku poziomego toru,
 - niwelatora dla określenia nierówności pionowych i poziomych toru,
 - taśmy mierniczej lub ruletki do pomiaru odległości i długości.
- Celem pomiarów i badań toru jest sprawdzenie stanu technicznej sprawności torów wraz z określeniem:
- stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych elementów (szyn, podkładów, złączy),
 - stanu zanieczyszczenia lub braku podsypki,
 - stanu przytwierdzenia szyn do podkładów,
 - stanu zachwaszczenia torów,
 - stanu odwodnienia podtorza.
24. Pomiary i badania rozjazdów realizowane są w ramach badania technicznych rozjazdów.
25. Badania techniczne rozjazdów, wykonywane są z częstotliwością raz do roku przez osobę posiadającego kwalifikacje toromistrza oraz stosowne uprawnienia budowlane do samodzielnego wykonywania funkcji technicznych w budownictwie w dziedzinie

- transportu kolejowego o wymaganej specjalności „Linie, stacje i węzły kolejowe” lub „Inżynieryjnej - kolejowej” lub „Kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych”.
26. Wyniki technicznych badań rozjazdów, należy odpisać w „Dzienniku oględzin rozjazdów” z wyznaczeniem terminu usunięcia ewentualnie stwierdzonych usterek lub nieprawidłowości. Wyniki pomiarów geometrycznych rozjazdów, wymiany części i terminy wymian tych części, należy wpisywać do „Arkuszy badania technicznego rozjazdów”, zaś wymiary przekroczone od dopuszczalnych podkreślić na czerwono.
27. Wyniki kontroli z przeglądów okresowych (pomiarów i badań), zapisuje się w:
- Książce kontroli stanu toru bocznic,
 - Arkuszach badania technicznego rozjazdów,
 - Dzienniku oględzin rozjazdów,
- których wzory określa przepis wewnętrzny, zatytułowany „Wytyczne techniczne utrzymania infrastruktury na bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach”.
28. Z każdej okresowej kontroli, sporządza się protokół dla poszczególnych obiektów infrastruktury kolejowej, w którym podaje się stan sprawności technicznej obiektów, wyszczególnia się ujawnione w trakcie kontroli nieprawidłowości oraz określa zakres niezbędnych robót naprawczych i remontowych. Protokoły te dołączane są do „Książki obiektu budowlanego”. Protokoły wykorzystywane są również do planowania robót naprawczych i remontowych infrastruktury kolejowej bocznic.
29. Konserwacja nawierzchni i podtorza ma na celu utrzymanie nawierzchni w stanie zapewniającym pełną sprawność toru kolejowego i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
30. W ramach konserwacji toru wykonuje się następujące roboty: naprawa prowizoryczna pękniętej szyny, wymiana uszkodzonych złączek, dokręcanie śrub i wkrętów, poprawianie szerokości toru, podbijanie pojedynczych podkładów, uzupełnianie podsypki, niszczenie i usuwanie roślinności i chwastów, wycinanie krzewów, konserwację znaków i wskaźników.
31. Do robót konserwacyjnych rozjazdów, zaliczamy:
- czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami (w okresie zimy – smary mrozoodporne) płyt ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych rozjazdów,
 - czyszczenie żłobków w krzyżownicach i kierownicach rozjazdów oraz przestrzeni wolnych pomiędzy iglicami i opornicami w rozjazdach,
 - dokręcania śrub i wkrętów w rozjazdach.
32. Oczyszczanie rozjazdów ze śniegu i lodu powinno być wykonywane według poniższych zasad:
- smarować poduszki ślizgowe zwrotnic rozjazdowych smarem mrozoodpornym,
 - oczyszczać żłobki na rozjazdach, jak również miejsca pomiędzy iglicami i opornicami w rozjazdach z zalegającego śniegu i lodu,
 - oczyszczać ze śniegu i lodu wskaźniki zwrotnic,
 - sukcesywnie wywozić śnieg z rozjazdów, celem zapobieżenia tworzenia się zasp, czy też w przypadku odwilży nadmiernego gromadzenia się wody.
33. Nawierzchnię kolejową (tory, rozjazdy i podtorze) należy utrzymywać z największą starannością w stanie całkowitej przydatności eksploatacyjnej, zapewniającej bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wszelkie usterki, braki i niedokładności zagrażające bezpieczeństwu ruchu pojazdów kolejowych powinny być bezzwłocznie usuwane. Stan

utrzymania nawierzchni należy oceniać na podstawie wyników pomiarów bezpośrednich oraz w czasie badań, oględzin i przeglądów okresowych.

34. Podtorze kolejowe powinno być dobrze odwodnione. Ławy torowiska powinny mieć przepisowy spadek ku krawężnikom, zapewniający swobodny odpływ wód opadowych. Rowy boczne lub urządzenia drenażowe powinny być utrzymane w stanie zapewniającym swobodny przepływ wody.
35. Podsypka musi tworzyć pryzmę o przepisowym przekroju, powinna być utrzymana w stanie przepuszczalnym, umożliwiającym dobry odpływ wody. Podsypkę należy oczyszczać, jeśli na skutek różnych zanieczyszczeń nie zapewnia ona należytego odwodnienia.
36. Podkłady w torze prostym powinny być ułożone prostopadle do osi toru, a w łukach w kierunku promienia łuku. Wszystkie podkłady powinny być należycie podbite i obsypane podsypką. Wymianie podlegają podkłady, które wskutek mechanicznego uszkodzenia lub zużycia nie zapewniają pewnego podparcia i przymocowania szyn.
37. Złączki szynowe w torze powinny być założone prawidłowo i we właściwej liczbie. Śruby i wkrety powinny być dokręcane. Złączki w miarę potrzeby powinny być zabezpieczone odpowiednimi smarami od wpływu szkodliwych warunków atmosferycznych.
38. Szyny powinny być ułożone z odpowiednim pochyleniem określonym w przepisach dotyczących utrzymania i naprawy torów. Zużycie szyn nie powinno przekraczać dopuszczalnych norm.
39. Tor powinien tworzyć zwartą konstrukcję uniemożliwiającą wzajemne trwale przesuwanie się jednych części nawierzchni względem innych.
40. Utrzymanie nawierzchni kolejowej, obejmuje:
 - naprawy bieżące mające na celu utrzymanie sprawności technicznej i zapobieganie degradacji nawierzchni, takie jak: regulacja położenia toru w płaszczyźnie poziomej i pionowej, wymiana pojedynczych elementów nawierzchni do 30% ogólnej liczby elementów na odcinku zakwalifikowanym do remontu, naprawa ostateczna pękniętej szyny, regeneracja elementów stalowych nawierzchni, wymiana części rozjazdowych, nasuwanie szyn odpelzłych i regulacja luzów, oczyszczanie i uzupełnianie podsypki;
 - naprawy awaryjne, których celem jest usuwanie skutków klęsk żywiołowych, awarii nawierzchni lub katastrof kolejowych i jak najszybsze przywrócenie przejezdności infrastruktury kolejowej z określonymi parametrami eksploatacyjnymi;
 - naprawy główne obejmujące roboty mające na celu przywrócenie sprawności technicznej nawierzchni określonej parametrami techniczno-eksploatacyjnymi, poprzez: ciągłą wymianę szyn, ciągłą wymianę podkładów, ciągłe oczyszczanie podsypki z jej uzupełnieniem i zagęszczeniem, wymianę rozjazdu, naprawę podtorza.Roboty w zakresie napraw bieżących oraz awaryjnych właściciel boczniczy zleca specjalistycznym firmom zewnętrznym.

Roboty w zakresie napraw głównych realizowane są przez specjalistyczne firmy zewnętrzne pod nadzorem kierownika robót posiadającego specjalistyczne uprawnienia budowlane do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w specjalności „Linie, stacje i węzły kolejowe” lub „Inżynieryjnej - kolejowej” lub „Kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych”.
41. Na czas prowadzenia robot wstrzymujących lub ograniczających ruch na boczniczy kolejowej, jej użytkownik zobowiązany jest powiadomić przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi boczniczy oraz zarządcę infrastruktury, od którego torów bocznicza kolejowa się odgałęzia, tj. CARGOTOR sp. z o.o.

42. Pracownicy wykonujący prace remontowo - naprawcze poszczególnych obiektów infrastruktury kolejowej, mogą przystąpić do robót dopiero wtedy, kiedy upewnią się, że prowadzone prace manewrowe na bocznic zostały przerwane. Miejsce prowadzenia robót powinno być osygnalizowane poprzez ustawienie tarczy zatrzymania D1 „Stój” w osi toru, a po zakończeniu robót przedmiotowe osygnalizowanie powinno być zdjęte. Pracownicy grupy torowej, wykonujący roboty na torach, jak i nadzorujący ich pracę powinni pracować w kamizelkach ostrzegawczych. Przed przystąpieniem do pracy kierujący robotami obowiązany jest zapoznać wykonujących roboty z zakresu prac, przypomnieć podstawowe zasady przestrzegania BHP. Po zakończeniu robót upoważniony pracownik odpisuje otwarcie toru w Dzienniku oględzin rozjazdów i zgłasza ten kierownictwu bocznic kolejowej.
43. Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego – wykolejnice, na styku bocznic / zarządca infrastruktury kolejowej, w których zamontowane są zamki wykolejnicowe oraz klucze (znajdujące się na nastawniach „Ms61” oraz „MsD”), są diagnozowane przez użytkownika bocznic kolejowej AGROSTOP.
44. Utrzymanie bocznic kolejowej w okresie zimy.
- 1) Dla zapewnienia sprawnego wykonywania pracy manewrowej w okresie zimy, należy bocznicę i jej urządzenia właściwie przygotować.
 - 2) Wszystkie przygotowania do usuwania trudności zimowych, powinny być zakończone do 14 listopada każdego roku kalendarzowego. Wyznaczony pracownik bocznic, obowiązany jest dopilnować, aby w tym czasie były przygotowane i złożone w wyznaczonych miejscach materiały i sprzęt potrzebny do pracy w zimie, tj.:
 - specjalny smar do płóz hamulcowych i rozjazdów lub olej solarowy z mieszanką oleju osiowego w stosunku 1:2,
 - łopaty, miotły, szczotki, skrobaczki, kilofy, drągi żelazne,
 - urządzenia do podgrzewania i odmrażania zwrotnic, sprzęgów śrubowych wagonowych lub pochodnie parafinowe,
 - piasek do posypywania dróg, międzytorzy, ścieżek, ramp, przejazdów kolejowo-drogowych, itp. Piasek musi być suchy i składowany w miejscach najdogodniejszych do użycia, w razie potrzeby sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać. Solą nie wolno posypywać żadnych części metalowych urządzeń kolejowych.Wymienione powyżej sprzęt, winny być w ciągłej sprawności technicznej.
 - 3) Osoba wyznaczona przez właściciela bocznic do nadzoru, powiadamia pracowników o miejscach przechowywania i magazynowania materiałów, sprzętu i narzędzi przygotowanych do usuwania trudności zimowych.
 - 4) W początkowym okresie zimy, należy sprawdzić działanie zwrotnic oraz innych urządzeń mających związek z transportem kolejowym na bocznic.
 - 5) Czynności w okresie pogotowia zimowego.
 - a) okres pogotowia zimowego rozpoczyna się od 15 listopada, a kończy 31 marca,
 - b) w okresie tym pracownicy bocznic powinni być gotowi do podjęcia odpowiednich działań zaradczych i przeciwdziałających zagrożeniom ciągłości ruchu kolejowego na bocznic
 - c) w okresie pogotowia zimowego osoba wyznaczona do nadzoru, dokonuje doraźnej kontroli działania rozjazdów i właściwego jego smarowania.

ROZDZIAŁ X
KWALIFIKACJE I OBOWIĄZKI
PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ
TRANSPORTU KOLEJOWEGO

§ 59

WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY

1. Pracownicy zatrudniani przy wykonywaniu pracy manewrowej na boczniczy ustawiacz, manewrowy, kierujący spalinowym pojazdem trakcyjnym, tj. ciągnikiem szynowo - drogowym, oraz toromistrz, dokonujący diagnostyki i sprawujący nadzór nad utrzymaniem infrastruktury kolejowej boczniczy, muszą:
 - posiadać wymaganą kategorię zdrowia oraz aktualne okresowe badania lekarskie, dokonane przez lekarza upoważnionego do wykonania takich badań,
 - posiadać aktualne egzaminy kwalifikacyjne, autoryzacyjne i okresowe złożone w ustalonych terminach przed właściwą komisją egzaminacyjną,
 - uczestniczyć systematycznie w pouczeniach okresowych, prowadzonych według ustalonego programu pouczeń,
 - posiadać aktualne okresowe szkolenie z BHP,zgodnie z wymogami określonymi w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.) oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r., poz. 101).
2. Kierownik manewrów, powinien posiadać egzamin kwalifikacyjny na ustawiacza.
3. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, podlegają:
 - pouczeniom okresowym,
 - egzaminom okresowym.
4. Pracodawca (użytkownik boczniczy kolejowej), prowadzi rejestr egzaminów dla każdego zatrudnianego pracownika.
5. Pracownicy przed dopuszczeniem do wykonywania samodzielnie pracy manewrowej, powinni być przeszkoleni z warunków lokalnych, zapoznani z postanowieniami „Regulaminu pracy boczniczy kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach”, powinni zdać egzamin autoryzacyjny, a fakt złożenia przez nich egzaminu autoryzacyjnego i BHP, powinien być odnotowany w rejestrze egzaminów.
6. Odpowiedzialność za organizację szkoleń, egzaminów i badań lekarskich, ponosi pracodawca (użytkownik boczniczy kolejowej), zatrudniający pracownika.
7. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe, zobowiązani są posiadać, dokumenty uprawniające do wykonywania tych czynności w torach czynnych, tj.:
 - prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej (ciągnik szynowo-drogowy) – muszą posiadać „Prawo kierowania spalinowym pojazdem kolejowym”, którego wzór określono w Załączniku nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r., poz. 101), jak również stosowne „Upoważnienie”, uprawniające do

wykonywania czynności na ww. stanowisku, wydane na podstawie postanowień § 41 ust. 1 ww. rozporządzenia, którego wzór określa Załącznik nr 8 do ww. rozporządzenia;

- ustawiacz, manewrowy, toromistrz – muszą posiadać stosowne „Upoważnienia” wydane na podstawie postanowień § 41 ust. 1 ww. rozporządzenia, którego wzór określa Załącznik nr 8 do ww. rozporządzenia.

Ww. dokumenty pracownikom wydaje pracodawca (użytkownik bocznic kolejowej), który prowadzi stosowne rejestry wydanych tych dokumentów.

Pracownicy związani z dozorowaniem, diagnostyką i utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznic kolejowej AGROSTOP, powinni posiadać:

- a) w zakresie dozorowania stanu technicznego infrastruktury kolejowej bocznic (obchodów toru i oględzin rozjazdów), odpowiednie przygotowanie (szkolenie) do wykonywania tych czynności;
- b) w zakresie diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej:
 - kwalifikowana osoba posiadająca odpowiednie kwalifikacje zawodowe do wykonywania czynności na stanowisku toromistrza, określone wymogami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r., poz. 101),
 - uprawniona osoba posiadająca odpowiednie uprawnienia budowlane do samodzielnego wykonywania funkcji technicznych w budownictwie w dziedzinie transportu kolejowego o wymaganej specjalności „Linie, stacje i węzły kolejowe” lub „Inżynieryjnej - kolejowej” lub „Kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych”, które to uprawnienia określają postanowienia art. 12 ust. 1 i 2 i art. 14 ust. 1 pkt. 3 lit. c) ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 29 kwietnia 2019 roku w sprawie przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielných funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2019 r., poz. 831).

§ 60

OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Do obowiązków pracownika nadzorującego pracę bocznic kolejowej, należy:
 - 1) Nadzór i kontrola nad funkcjonowaniem transportu kolejowego na bocznic zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu i zawartych umów.
 - 2) Nadzór nad przestrzeganiem przez pracowników związanych z obsługą transportu kolejowego wewnętrznych przepisów w zakresie pracy manewrowej, przepisów BHP, przeciwpożarowych.
 - 3) Nadzór nad przygotowaniem organizacyjnym transportu kolejowego do pracy w trudnych warunkach zimowych.
 - 4) Nadzór nad stosowaniem środków zaradczych w przypadku zakłóceń normalnej pracy transportu kolejowego wskutek awarii, wypadków, złych warunków atmosferycznych.
 - 5) Doraźny nadzór nad organizacją szkoleń pracowników, jak również badań okresowych i egzaminów kontrolnych tych pracowników zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami BHP.
 - 6) Nadzór nad stanem technicznym układu torowego i urządzeń technicznych na

- bocznic. Dbanie o sprawność i należyty stan techniczny urządzeń gwarantujących bezpieczeństwo ludzi i przewożonych ładunków.
- 7) Nadzór nad należytym i terminowym planowaniem potrzeb w zakresie urządzeń, materiałów i narzędzi w celu zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa pracy.
 - 8) Bezpośredni udział w kontrolach pracy bocznic przeprowadzanych przez organa zewnętrzne oraz w pracach komisji badających przyczyny wypadków i incydentów kolejowych na bocznic.
 - 9) Nadzór nad realizacją zamówień na:
 - odzież ochronną,
 - środki higieny osobistej,
 - niezbędne druki, przepisy i instrukcje,
 - materiały, części zamienne i narzędzia służące do utrzymania w sprawności eksploatacyjnej bocznic w okresie zimy, itp.
 - 10) Nadzór nad prowadzeniem robót związanych z naprawą i utrzymaniem torów odpowiednim stanem ich oznakowania.
 - 11) Nadzór nad planowaniem remontów nawierzchni torowej, taboru kolejowego i innych urządzeń.
 - 12) Nadzór nad właściwym prowadzeniem dokumentacji wagonowej, zamawianiem i spedycją wagonów, ważeniem przesyłek, itp.
 - 13) Nadzór nad terminowym obrotem wagonów.
 - 14) Nadzór nad aktualnością treści przepisów i instrukcji oraz regulaminów wewnętrznych, w tym również Regulaminu pracy bocznic kolejowej.
 - 15) Współpraca z przewoźnikami kolejowymi oraz zarządcą infrastruktury kolejowej w zakresie ustalania potrzeb przewozowych bocznic, jej eksploatacji i planów obsługi.
 - 16) Reprezentowanie na zewnątrz użytkownika / zarządcy bocznic kolejowej AGROSTOP w sprawach dotyczących transportu kolejowego.
 - 17) Nadzór nad ciągłością pracy urządzeń, ścisła współpraca ze służbami technicznymi w zakresie zabezpieczenia gotowości eksploatacyjnej urządzeń transportowych i rozładunkowych.
 - 18) Nadzór i kontrola jakości i prawidłowości przebiegu wykonania pracy przez podległy personel.
 - 19) Nadzór nad przestrzeganiem terminowości wykonywania obsługi poszczególnych punktów na i wyładunkowych.
 - 20) Doraźna kontrola stanu przesyłek na wagonach załadowanych na bocznic w zakresie, czy załadowane zostały zgodnie z obowiązującymi przepisami.
 - 21) Doraźna kontrola prowadzenia dokumentacji ekspedycyjnej.
 - 22) Nadzór nad przestrzeganiem racjonalnego i ekonomicznego wykorzystania środków transportu, wagonów i pracy ludzkiej oraz sprawowanie nadzoru nadterminowym wykonaniem prac ładunkowych.
 - 23) Organizowanie akcji ratunkowej w przypadku zaistnienia wypadku z ludźmi lub taborom na torach bocznic kolejowej.
2. Do obowiązków pracownika wyznaczonego do czynności spedycyjnych, tzw. spedytora, należy:
- 1) Terminowe przyjmowanie i przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym.
 - 2) Organizacja pracy bocznic związanej z ruchem wagonów cystern i procesem przeładunku gazu.
 - 3) Opracowanie i realizacja planu pracy bocznic w zakresie obsługi stanowisk rozładunkowo - załadunkowych.

- 4) Przestrzeganie racjonalnego i ekonomicznego wykorzystania środków transportu, wagonów i pracy ludzkiej oraz sprawowanie nadzoru nad terminowym wykonywaniem czynności.
 - 5) Omówienie planu pracy z pracownikami odpowiedzialnymi za wykonanie czynności związanych z przeładunkiem gazów skroplonych.
 - 6) Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym na podstawie wykazu zdawczego lub innego dokumentu stosowanego przez przewoźnika kolejowego i przekazywanie wagonów przedstawicielowi Przewoźnika na podstawie sporządzonego zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania lub innego dokumentu stosowanego przez przewoźnika kolejowego.
 - 7) Zgłaszanie wagonów gotowych do zabrania w kasie towarowej.
 - 8) Zgłaszanie wagonów gotowych do zabrania przewoźnikowi kolejowemu.
 - 9) Zamawianie wagonów pod załadunek zgodnie z regulacjami obowiązującymi u przewoźnika i zawartymi umowami z przewoźnikiem kolejowym.
 - 10) Uczestnictwo wraz z przedstawicielami przewoźnika kolejowego w komisyjnym za i rozładunku przesyłek wagonowych.
3. Do obowiązków ustawiacza (kierownika manewrów), należy:
- 1) Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych.
 - 2) Ustawiacz przed przystąpieniem do pracy zgłasza się w miejsce i czasie ustalonym przez przełożonego.
 - 3) Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów, jest zobowiązany:
 - a) zapoznania się z sytuacją eksploatacyjną i planem pracy oraz ewentualnymi wytycznymi w tym zakresie,
 - b) przyjąć informacje o pracach nie wykonanych przez poprzednią zmianę,
 - c) zapoznać się z operatywnym planem pracy manewrowej na bocznic kolejowej,
 - d) zapoznać się na gruncie, ze stanem torów odnośnie ich zajętości, sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem, usytuowanie pojazdów kolejowych w granicach ukresów,
 - e) sprawdzić, czy na torach nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych,
 - f) sprawdzić stan i ilość używanych przy manewrach płozów hamulcowych, znajdujących się w stojakach,
 - g) dokładnie omówić plan pracy z maszynistą lokomotywy manewrowej, którą będą przetaczane wagony.
 - 4) W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów, należy:
 - a) osobiście kieruje pracą manewrową,
 - b) obsługa stanowisk ładunkowych na bocznicy (podstawianie i zabieranie wagonów),
 - c) sprzęganie i rozprzęganie taboru, po rozprzęgnięciu wagonów – zawieszanie sprzęgów śrubowych i hamulcowych na wsporniki,
 - d) układanie dróg przebiegu (przestawianie zwrotnic) dla jazd manewrowych,
 - e) hamowanie manewrującego taboru,
 - f) zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem,
 - g) przed podaniem sygnału zezwalającego na jazdę, upewnić się:
 - czy na torze nie ma przeszkód do jazdy i zdjęte zostały zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem,
 - czy zwrotnice są właściwie nastawione dla zamierzonego kierunku jazdy,

- czy na przejazdach kolejowo-drogowych ruch kołowy i pieszy został zatrzymany,
 - czy wagony stojące na sąsiednich torach nie znajdują się poza ukresami torów,
 - h) w razie zaistnienia wypadku lub incydentu z taborem lub ludźmi, natychmiast zgłaszać niniejsze zdarzenie przełożonemu, wstrzymując wykonywanie pracy manewrowej do czasu przybycia komisji kolejowej, ustalającej okoliczności oraz przyczyny zaistniałego zdarzenia.
 - 5) Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów, sprawdza:
 - a) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem,
 - b) czy zwrotnice są ustawione w położenie zasadnicze,
 - c) czy płozy hamulcowe, nie użyte do zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem, po zakończeniu pracy manewrowej, znajdują się na wyznaczonych miejscach.
 - 6) W przypadku wykonywania pracy manewrowej jednoosobowo – wykonuje obowiązki przypisane manewrowemu.
 - 7) Poddawanie się okresowym i innym egzaminom, wymagany na zajmowanym stanowisku.
 - 8) Uczęszczanie na pouczenia okresowe.
 - 9) Posiadanie niezbędnych aktualnych badań lekarskich potrzebnych do zajmowania stanowiska oraz poddawanie się badaniom okresowym.
4. Do obowiązków manewrowego, należy:
- 1) Sprzęganie i rozprzęganie taboru, po rozprzęgnięciu wagonów – zawieszanie sprzęgów śrubowych i hamulcowych na wsporniki.
 - 2) Układanie dróg przebiegu /przestawianie zwrotnic/ dla jazd manewrowych.
 - 3) Zwracać uwagę, aby podczas prowadzenia pracy manewrowej przetaczany tabor znajdował się w granicach ukresów rozjazdów.
 - 4) Powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych.
 - 5) Zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem.
 - 6) Obejście wyznaczonego toru (na polecenie kierownika manewrów), w celu sprawdzenia jego stanu oraz poinformowania kierującego manewrami o ewentualnie zauważonych nieprawidłowościach.
 - 7) Manewrowy wyznaczony przez kierującego manewrami do obsługi zwrotnic, powinien przed rozpoczęciem pracy manewrowej, dokonać sprawdzenia stanu rozjazdów, a o wszelkich usterkach stwierdzonych w czasie sprawdzania zwrotnic powinien niezwłocznie (jeszcze przed rozpoczęciem manewrów) powiadomić kierującego manewrami ustawiacza.
 - 8) Wykonania, innych czynności związanych z pracą manewrową, zlecone mu przez kierującego manewrami (ustawiacza).
 - 9) Poddawanie się okresowym i innym egzaminom, wymagany na zajmowanym stanowisku.
 - 10) Uczęszczanie na pouczenia okresowe.
 - 11) Posiadanie niezbędnych aktualnych badań lekarskich potrzebnych do zajmowania stanowiska oraz poddawanie się badaniom okresowym.
5. Do obowiązków kierującego ciągnikiem szynowo - drogowym, należy:
- 1) Sprawdzenie przed rozpoczęciem pracy stanu i prawidłowości pracy silnika, układu napędowego, hamulców, urządzeń pomocniczych ciągnika.
 - 2) Dokonywanie konserwacji pojazdu oraz smarowanie i oliwienie jego części.
 - 3) Zaznajomienie się z ustalonym planem pracy manewrowej, a w razie jego braku żądanie podania planu pracy przez kierującego manewrami, ustawiacza.

- 4) Uruchomienie ciągnika podczas wykonywania pracy tylko na sygnały podawane przez ustawiacza.
 - 5) Podawania sygnału „Baczność” przed każdym ruszaniem ciągnika szynowo - drogowego.
 - 6) Stosowanie takiej prędkości jazdy, by na podany sygnał "Stój" lub w razie zagrożenia bezpieczeństwa bądź stwierdzenia przeszkody dla jazdy można było niezwłocznie zatrzymać pojazd.
 - 7) Niedopuszczanie do stanu, by masa przetaczanego składu przekraczała normy obciążenia przewidziane dla ciągnika szynowo - drogowego.
 - 8) Stosowanie wszelkich dostępnych i możliwych środków zaradczych w przypadku grożącego niebezpieczeństwa, by nie dopuścić do wypadku lub zminimalizować jego skutki.
 - 9) Przestrzegać postanowień przepisów i instrukcji porządkowych, przepisów BHP, przeciwpożarowych i innych regulacji wewnętrznych.
 - 10) Dozór i obsługa ciągnika szynowo - drogowego w czasie jej pracy i na postoju.
 - 11) Oszczędna gospodarka paliwem.
 - 12) Obserwowanie w czasie pracy, czy tor jest wolny i czy nie ma przeszkód do jazdy, obserwowanie drogi przebiegu i urządzeń znajdujących się przy torach.
 - 13) Stosowanie się do poleceń ustawiacza, a także wykonywanie innych czynności na polecenie przełożonych.
 - 14) Posiadanie w czasie pracy dokumentów, potwierdzających uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej (prawo kierowania spalinowym pojazdem kolejowym oraz stosowne upoważnienie uprawniające do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej).
 - 15) Poddawanie się okresowym i innym egzaminom wymaganych na zajmowanym stanowisku.
 - 16) Uczęszczanie na pouczenia okresowe.
 - 17) Posiadanie niezbędnych aktualnych badań lekarskich potrzebnych do zajmowania stanowiska oraz poddawanie się badaniom okresowym.
6. Wspólne obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego.
- 1) Na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zatrudniani są pracownicy spełniający warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r., poz. 101).
 - 2) Pracownicy prowadzący czynności ładunkowe i spedycyjne na bocznic kolejowej, są pracownikami Przedsiębiorstwa Usługowo – Handlowego AGROSTOP i posiadają stosowne do charakteru wykonywanych czynności, zaświadczenia i świadectwa kwalifikacyjne.
 - 3) Wszyscy pracownicy związani z transportem kolejowym na bocznic kolejowej, obowiązani są znać i przestrzegać aktualnie obowiązujących przepisów porządkowych, dotyczące bezpieczeństwa p.poż, udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku i branżowe przepisy BHP.
 - 4) W przypadku stwierdzenia uszkodzeń toru, rozjazdu lub zauważeniu sygnałów zagrażających bezpieczeństwu ruchu, spowodować wszelkimi dostępnymi sposobami zabezpieczenie zagrożonego miejsca i poinformować o tym bezpośrednich przełożonych.

- 5) Szczegółowe obowiązki pracowników bocznic kolejowej opisane są w instrukcjach stanowiskowych.
- 6) Pracownikom związanym z pracą transportu kolejowego, zabrania się:
 - zgłaszania się do pracy w stanie nietrzeźwym lub nie wypoczętym,
 - spożywania w czasie pracy napojów alkoholowych i środków odurzających oraz spania,
 - tolerowania pracy przez nietrzeźwych pracowników,
 - wykonywania pracy bez przepisowej odzieży ochronnej, środków ochrony osobistej i przyborów sygnałowych,
 - stosowania sygnałów dotyczących ruchu kolejowego, niezgodnie z wewnętrznymi przepisami,
 - samowolnego przerywania pracy i oddalania się bez wiedzy i zgody bezpośredniego przełożonego.
- 7) Pracownicy związani z pracą transportu kolejowego, zobowiązani są:
 - posiadać wymagane egzaminy kwalifikacyjne i właściwą dla danego stanowiska kategorię zdrowia,
 - uczęszczać na szkolenia i poddawać się wymaganim egzaminom sprawdzającym,
 - znać i przestrzegać wymagane na stanowisku pracy przepisy, instrukcje zarządzenia i wytyczne oraz postanowienia regulaminu pracy bocznic kolejowej,
 - podejmować pracę w czasie nie przewidzianym harmonogramem pracy, na polecenie zwierzchnika,
 - zwracać uwagę na zagwarantowanie bezpieczeństwa współpracowników i osobom postronnym przebywającym na terenie bocznic kolejowej,
 - w przypadku stwierdzenia uszkodzeń torów lub rozjazdów w sposób zagrażający bezpieczeństwu ruchu, spowodować wszelkimi dostępnymi sposobami zabezpieczenie zagrożonego miejsca i poinformować o tym bezpośredniego przełożonego,
 - udzielić pierwszej pomocy poszkodowanemu w wypadku kolejowym lub wypadkowi przy pracy,
 - chronić mienie bocznic kolejowej,
 - przestrzegać przepisów BHP, porządkowych i przeciwpożarowych,
 - zgłaszać się na zarządzenie zwierzchnika w wyznaczonym terminie na odprawę lub naradę,
 - powiadomić zakład pracy z odpowiednim wyprzedzeniem przewidzianym w Kodeksie Pracy o przyczynie niemożności podjęcia pracy.

ROZDZIAŁ XI

POSTĘPOWANIE W RAZIE ZAISTNIENIA WYPADKU Z LUDŹMI LUB POJAZDEM KOLEJOWYM, POŻARU LUB AWARII

§ 61

POSTĘPOWANIE W RAZIE ZAISTNIENIA WYPADKU Z LUDŹMI LUB Z POJAZDEM KOLEJOWYM

1. W razie zaskarżenia lub zranienia osoby na terenie bocznic kolejowej AGROSTOP (wypadek z ludźmi) – pracownik, który to spostrzegł lub został o tym poinformowany:
 - obowiązany jest udzielić jej pierwszej pomocy przedmedycznej (jeżeli jest przeszkolony z udzielania pierwszej pomocy), względnie zapewnić jej udzielenie pomocy przez inną osobę posiadającą odpowiednie przeszkolenie w tym zakresie,
 - powiadomić o tym fakcie bezpośredniego przełożonego,
 - zabezpieczyć miejsce wypadku (zdarzenia), stosownie do sytuacji,
 - w razie potrzeby należy pilnie wezwać karetkę pogotowia ratunkowego lub przewieźć rannego do najbliższego szpitala.
2. Przebieg akcji ratowniczej powinien być zgodny z Wewnętrznym planem operacyjno-ratowniczym.
3. W razie wypadku śmiertelnego na torach bocznic kolejowej, należy:
 - zatrzymać ruch kolejowy na bocznic,
 - bezzwłocznie powiadomić o tym kierownictwo bocznic kolejowej,
 - powiadomić pogotowie ratunkowe, Policję i Prokuraturę.
4. Do czasu przybycia Policji / Prokuratury, należy zabezpieczyć wszystkie ślady mające związek z wypadkiem, a mogące wyjaśnić jego przyczyny.
5. Zwłoki można zabrać z toru po uzyskaniu zgody organu śledczego.
6. Pracownicy mający związek z wypadkiem mogą oddalić się z miejsca wypadku dopiero po otrzymaniu stosownego zezwolenia.

§ 62

POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU LUB INCYDENTU Z TABOREM KOLEJOWYM

1. Zagadnienia dotyczące postępowania w razie zaistnienia na bocznic kolejowej zdarzeń kolejowych (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego), szczegółowo regulują postanowienia 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).
2. W myśl postanowień ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 z późn. zm.), za:
 - a) poważny wypadek - każdy wypadek spowodowany kolizją, wykołaceniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub,
 - powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;
 - b) wypadek - 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;
- c) incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
3. Każdy pracownik, który spostrzegł wypadek z taborem kolejowym na bocznic kolejowej AGROSTOP, niezwłocznie zobowiązany jest powiadomić kierownictwo bocznicy.
4. W razie zaistnienia zdarzenia, należy:
- przerwać natychmiast wykonywanie wszelkich ruchów taboru na torach bocznic kolejowej,
 - udzielić niezbędnej pomocy,
 - zabezpieczyć miejsce wypadku lub incydentu,
 - w razie potrzeby zawiadomić odpowiednie służby ratownicze.
5. Kierujący manewrami lub inny wyznaczony pracownik, powinien natychmiast zgłosić przedstawicielowi przewoźnika kolejowego oraz dyżurnym ruchu stacji obsługujących (stacja Kobyłany – ☎ 83 374 14 05 lub 663 293 158, stacja Małaszewicze Centralne – ☎ 833 741 402 lub 663 293 195), wypadek kolejowy, zaistniały na bocznic, w którym uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu tabor przewoźników kolejowych, obsługujących bocznicę kolejową AGROSTOP lub nastąpiło uszkodzenie torów lub urządzenia zabudowanych na bocznic kolejowej, pozostające w związku z jazdą taboru oraz jeżeli o spowodowanie wypadku lub incydentu kolejowego, podejrzani są pracownicy przewoźników kolejowych.
6. Zgłaszając zdarzenie (wypadek lub incydent kolejowy), należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
7. Do czasu przybycia na miejsce wypadku lub incydentu, komisji kolejowej przeprowadzającej postępowanie lub przedstawicieli organów ścigania, nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności przyczyn wypadku lub wydarzenia. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia i zdrowia osób poszkodowanych lub mających na celu uniknięcia, np. katastrofy ekologicznej.
8. Kierownictwo bocznic kolejowej, w razie zaistnienia wypadku lub incydentu kolejowego, jest zobowiązane w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
- a) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
 - b) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału "Alarm";
 - c) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
 - rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi,
 - zawałeniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,

- wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania - zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego;
 - d) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;
 - e) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierowania komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
 - miejsce zdarzenia,
 - informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - rodzaj wagonu i wielkość opakowania,
 - rodzaj uszkodzenia,
 - rodzaj innych towarów niebezpiecznych znajdujących się w zasięgu awarii,
 - bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - nazwisko i numer telefonu powiadamiającego.
9. Kierownictwo bocznic kolejowej w razie zaistnienia wypadku lub incydentu kolejowego, jest zobowiązane niezwłocznie powiadomić o nich (forma powiadomienia – przekaz ustny lub preferowana forma powiadomienia poprzez „sms”):
- a) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznic kolejowej;
 - b) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) – dyżurny, całodobowy: ☎ 510 126 711;
 - c) Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Lublinie – dyżurny, całodobowy: ☎ 572 291 122.
10. Kierownictwo bocznic kolejowej jest obowiązane pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty wyszczególnione w poniższym pkt. 12. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej.
11. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do 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).
12. Pisemne zawiadomienie, otrzymuje:
- a) Przewodniczący PKBWK, na adres e-mail: pkbwk@mib.gov.pl;
 - b) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, na adres e-mail: zdarzenia@utk.gov.pl
 - c) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, właściwa miejscowo:
 - Prokuratura Rejonowa,
 - Komenda Policji,
 - Jednostka Żandarmerii Wojskowej,
 - Służba Celna,
 - Inspektorat Ochrony Środowiska,
 - Okręgowy Inspektorat Pracy.
13. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji – należy pilnie

- przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.
14. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.
 15. Przedstawiciel przewoźnika kolejowego, biorący udział w komisji decyduje, czy wagon który uległ wykolejeniu może być wstawiony na tor środkami właściciela, czy też należy żądać pomocy technicznej. W razie potrzeby użytkownik / zarządca bocznic kolejowej, może zamówić Pociąg Ratunkowy, będący własnością PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach.
 16. Tabor kolejowy po każdym wypadku, musi być zbadany przez rewidenta właściwego przewoźnika kolejowego (dysponenta wagonu) i zakwalifikowany do ruchu w celu uniknięcia późniejszych negatywnych następstw.
 17. Kierownictwo bocznic kolejowej, określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej.
 18. Postępowania w sprawach wypadków na bocznic kolejowej prowadzi komisja kolejowa pod przewodnictwem przewodniczącego będącego przedstawicielem bocznic kolejowej z udziałem przewoźnika kolejowego, uczestniczącego w wypadku lub incydencie kolejowym.
 19. Członków komisji kolejowej do badania danego wypadku lub incydentu kolejowego, wskazują spośród osób upoważnionych, kierownicy jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, od którego torów bocznic się odgałęzia, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego, biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju wypadku lub incydentu, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w wypadku lub incydencie, bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
 20. Skład komisji kolejowej ogranicza się do niezbędnej liczby członków, zapewniających rzetelne i sprawne przeprowadzenie postępowania.
 21. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.
 22. Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu inne osoby, jeżeli udział tych osób w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu kolejowego.
 23. W przypadku niemożności wykonywania zadań przez przewodniczącego lub członka komisji kolejowej w trakcie postępowania, w szczególności w wyniku choroby lub innych zdarzeń losowych, zmiana składu komisji następuje w drodze pisemnej decyzji podjętej przez kierownika jednostki organizacyjnej, który wyznaczył zastępowaną osobę do pracy w komisji kolejowej.
 24. O zmianie, o której mowa w ww. pkt. 21 i 22, informuje się:
 - a) członków komisji kolejowej;
 - b) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
 - c) Przewodniczącego PKBWK.Zmiany w składzie komisji kolejowej, dokumentuje się w aktach postępowania.
 25. Postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu kolejowego, jest to proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji,

- wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
26. Sposób prowadzenia postępowania w sprawie zaistniałych zdarzeń (wypadków lub incydentów kolejowych) przez komisję kolejową określają postanowienia Rozdziału 4 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).
27. Komisja kolejowa:
- a) ustala okoliczności i przyczyny wypadku lub incydu;
 - b) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu;
 - c) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydu w przyszłości.
27. Komisja kolejowa, ustalając okoliczności i przyczyny zdarzenia, może w szczególności:
- a) dokonywać oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydu, w miejscu lub w innym miejscu, które ma związek z wypadkiem lub incydem, z wykorzystaniem technik zapisu danych, obrazu i dźwięku;
 - b) analizować dokumentację mającą związek z wypadkiem lub incydem i włączać jej oryginały lub wykonane kopie, wydruki, wyciągi i odpisy do akt postępowania;
 - c) wysłuchiwać osób mających związek ze sprawami objętymi postępowaniem;
 - d) przeprowadzać konfrontacje lub wizje lokalne;
 - e) wnioskować o wykonanie ekspertyz;
 - f) żądać od związanych z wypadkiem lub incydem jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego pomocy w prowadzeniu postępowania, w tym przygotowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
 - g) wnioskować o odsunięcie od pełnionych obowiązków pracownika związanego z wypadkiem lub incydem - w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia poważnych nieprawidłowości w wykonywaniu obowiązków pracowniczych lub niedyspozycji psychofizycznej - do czasu wyjaśnienia ewentualnej odpowiedzialności pracownika za spowodowanie wypadku lub incydu bądź przyczynienie się do jego powstania.
28. Członkowie komisji kolejowej wykonują czynności zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji i zakresem działalności jednostki organizacyjnej, którą reprezentują.
29. O rodzaju i zakresie czynności wykonywanych przez komisję kolejową oraz sposobie prowadzenia postępowania decyduje przewodniczący komisji kolejowej z własnej inicjatywy lub po przedstawieniu wniosków przez członków komisji.
30. Podejmując decyzje, o których mowa w ww. pkt. 29, przewodniczący komisji kolejowej bierze pod uwagę:
- a) skutki i okoliczności wypadku lub incydu kolejowego;
 - b) opinie członków komisji kolejowej;
 - c) konieczność zebrania niezbędnych dowodów rzeczowych i przeprowadzenia badań w celu wiarygodnego określenia przyczyn wypadku lub incydu oraz
 - d) potrzebę możliwie najszybszego przywrócenia normalnego ruchu kolejowego w miejscu wypadku lub incydu kolejowego.

31. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.
32. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w sporządzanych protokołach.
33. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do każdego ze złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.
34. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczynę / przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:
 - a) przyczynę pierwotną - stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu;
 - b) przyczyny bezpośrednie - stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu;
 - c) przyczyny pośrednie - pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydentem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;
 - d) przyczyny systemowe - związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.
35. Po zakończeniu postępowania dowodowego, komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:
 - a) przyczynę / przyczyny wypadku lub incydentu kolejowego [pierwotna(e), bezpośrednia(e), pośrednia(e) i systemowa(e)];
 - b) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu kolejowego oraz jej kategorię;
 - c) wnioski zapobiegawcze.
36. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię, określa załącznik nr 5 do 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).
37. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza Protokół ustaleń końcowych (PUK), którego wzór określa załącznik nr 6 do 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).
38. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.
39. Kopię protokołu ustaleń końcowych, przewodniczący komisji kolejowej, przekazuje:
 - a) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania określonych w PUK wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;
 - b) jednostce organizacyjnej, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - c) Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - d) Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;
 - e) właściwej miejscowo komendzie Policji – jeśli zachodzi taka konieczność;
 - f) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej – jeśli zachodzi taka konieczność.

40. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
 41. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
 42. Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.
 43. Ponadto w ramach dobrych praktyk, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zalecił wdrożenie formularza, który w przypadku zdarzeń kolejowych ma pomóc w ich wyjaśnieniu i ocenie, czy na ich wystąpienie miał wpływ czynnik ludzki. Przesłany w tym zakresie do podmiotów rynku kolejowego dokument, ułatwi systemowe zbadanie wpływu, jaki na zdarzenie miał stan psychofizyczny pracowników biorący udział w danym wypadku lub incydencie kolejowym.
Formularz, zatytułowany „Karta czynnika ludzkiego”, którego wzór stanowi Załącznik nr 2 do niniejszego regulaminu, powinien być wypełniany dla pracowników uczestniczących w danym zdarzeniu kolejowym.
Według stanowiska Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ograniczanie zdarzeń kolejowych, w których czynnik ludzki jest główną przyczyną ich wystąpienia, ma duże wyzwanie dla całej branży kolejowej. Należy dążyć do wypracowania skutecznych sposobów ich przeciwdziałania. Aby to było możliwe, zachodzi potrzeba dokładnej informacji o parametrach, które związane są z czynnikiem ludzkim. Zatem, takie informacje należy zbierać systemowo, aby mogły służyć podnoszeniu bezpieczeństwa transportu kolejowego.
Formularz został przygotowany pod kątem parametrów, które odnoszą się do czynnika ludzkiego. Mowa tu między innymi o czasie pracy, stażu, stanie wiedzy i umiejętności, np. maszynisty. Obligatoryjne wypełnianie formularza powinno umożliwić dokładną analizę przyczyn zdarzeń kolejowych i precyzyjne opracowanie rozwiązań minimalizujących ryzyko ich występowanie w przyszłości. Chodzi np. o:
 - wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty lub zamknięty,
 - niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia;
 - przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym.
- Pełny katalog zdarzeń, w których karta powinna być wypełniana obejmuje wypadki kolejowe kat. od B01 do B08, B13, od B15 do B18, B35, B37, B39 oraz incydenty kolejowe kat. od C41 do C49 oraz C65 i C68.
- W odniesieniu do pozostałych zdarzeń komisja kolejowa – uwzględniając, czy czynnik ludzki miał wpływ na wystąpienie zdarzenia kolejowego, na jego przebieg lub skutki – zadecyduje czy karta powinna być wypełniana.
- Karta „Czynniki ludzkie” powinna być załącznikiem do Protokołu ustaleń końcowych (PUK).

§ 63

POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU POŻARU LUB AWarii

1. Zabezpieczenie przeciwpożarowe, należy do obowiązków użytkownika bocznic kolejowej, zgodnie z obowiązującymi wewnętrznymi przepisami przeciwpożarowymi.

2. Sprzęt przeciwpożarowy jest rozmieszczony na terenie bocznic kolejowej zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa pożarowego. Miejsca jego rozmieszczenia powinny być podane do wiadomości wszystkim pracownikom.
3. Drogi pożarowe znajdujące się na terenie bocznic kolejowej, nie mogą być zastawiane taborem.
4. Pracownicy wykonujący prace na bocznicach powinni być przeszkoleni z zagadnień przeciwpożarowych.
5. Pracownicy wykonujący prace na bocznicach mają obowiązek stosować się do postanowień wewnętrznego regulaminu ochrony przeciwpożarowej użytkownika bocznic oraz postanowień zawartych w odnośnych przepisach.
8. W wypadku zauważenia pożaru na terenie bocznic kolejowej (wagonu, budowli, punktu ładunkowego, itp.) pracownik, który zauważył pożar, powinien natychmiast powiadomić kierownictwo bocznic kolejowej, straż pożarną oraz w razie potrzeby inne jednostki ratownicze (np. chemiczne).
9. Alarm pożarowy należy podać w sposób ustalony na terenie bocznic kolejowej. Do czasu przybycia straży pożarnej, zaalarmowani o pożarze pracownicy powinni przystąpić do jego gaszenia środkami będącymi w dyspozycji bocznic kolejowej.
10. W przypadku pożaru wagonu kolejowego, na ile jest to możliwe, należy pałący się wagon rozłączyć i odciągnąć od innych wagonów oraz budynków, zbiorników magazynowych, itp. zagrożonych pożarem i przetoczyć w miejsce, gdzie nie będzie on stwarzał zagrożenia, tak aby był swobodny dojazd straży pożarnej, a ponadto należy wokół miejsca pożaru wstrzymać ruch wszelkich pojazdów nie uczestniczących w akcji.

ROZDZIAŁ XII

POSTANOWIENIA RÓŻNE

§ 64

WYKAZ ADRESATÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z TORAMI KTÓREGO BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ

Nazwa / adresat		
Zarządca infrastruktury od których torów odgałęzia się bocznic kolejowa	CARGOTOR sp. z o.o. ul. Lubelska 13 03-802 Warszawa ul. Parkowa 1 21-540 Małaszewicze	Warszawa Tel.: 22 290 55 65 Małaszewicze Tel. 600 084 215 Tel. 663 293 184 Dyżurny koordynujący w Małaszewiczach Tel. 798 798 767
	Dyżurny ruchu stacji Kobyłany „MsD”	Tel. 83 374 14 05 Tel. 663 293 158
	Dyżurny ruchu stacji Małaszewicze Centralne „MsC”	Tel. 833 741 402 Tel. 663 293 195
Przewoźnicy kolejowi obsługujący bocznicę kolejową	PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki w Warszawie ul. Przyce 17 01-252 Warszawa	Sekretariat Tel. 22 391 45 09 Dział Handlowy Tel. 22 473 69 46 Małaszewicze Tel. 663 293 175 Kobyłany Tel. 663 293 181
	DB Cargo Polska S.A. ul. Wolności 337 41-800 Zabrze	Tel. 667 651 327
	CTL Logistics Sp. z o.o. ul. Długa 90 41-208 Sosnowiec	Tel. 698 646 119
	ECCO Rail Sp. z o.o. ul. Chorzowska 6 40-101 Katowice	Tel. 887 737 888
	Lotos Kolej Sp. Z o.o. Michałki 25 80-716 Gdańsk	Tel. 502 233 547
Jednostki ratownicze / interwencyjne	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej (NZOZ) Przychodnia Rejonowa w Terespolu ul. Sienkiewicza 30 21-550 Terespol	Tel. 83 375 25 14
	Jednostka Ratowniczo - Gaśnicza Państwowej Straży Pożarnej ul. Kolejarzy 23 21-540 Małaszewicze	Tel.: 83 375 24 88
	Komenda Rejonowa Policji w Terespolu ul. Czerwonego Krzyża 3 21-550 Terespol	Tel.: 47 814 62 10 Fax 47 811 15 65
Telefony alarmowe	ogólny numer alarmowy	112
	Policja	997
	Straż Pożarna	998
	Pogotowie Ratunkowe	999

ROZDZIAŁ XIII

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 65

ROZDZIELNIK REGULAMINU

1. Regulamin pracy bocznic kolejowej AGROSTOP, został sporządzony w 8 (ośmiu) jednobrzmiących egzemplarzach.
2. Poszczególne egzemplarze regulaminu otrzymują:
 - 1) Egz. nr 1 – Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe AGROSTOP Sp. z o.o. ul. Kościuszki 16, 21-550 Terespol
 - 2) Egz. nr 2 – CARGOTOR sp. z o.o. ul. Parkowa 1, 21-540 Małaszewicze
 - 3) Egz. nr 3 - 7 – przewoźnicy kolejowi, obsługujący bocznice kolejową AGROSTOP
 - 4) Egz. nr 8 – Urząd Transportu Kolejowego Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa
(egzemplarz przekazany w trakcie składania wniosku o przedłużenie ważności świadectwa bezpieczeństwa dla użytkownika bocznic kolejowej, tj. Przedsiębiorstwa Usługowo-Handlowego „AGROSTOP” Sp. z o.o. w Terespolu)

§ 66

OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ DO TREŚCI REGULAMINU

1. Wszystkie zmiany i uzupełnienia w zakresie techniczno-ruchowym, dotyczące współpracy bocznic kolejowej z zarządcą infrastruktury, z którą bocznic jest połączona, powinny być przedstawione do uzgodnienia temu zarządcy, tj. CARGOTOR sp. z o.o. ul. Parkowa 1, 21-540 Małaszewicze.
2. Zmiany i uzupełnienia powinny być na bieżąco wprowadzane do regulaminu oraz ewidencjonowane w stosownym wykazie, którego wzór określa Załącznik nr 3 do niniejszego regulaminu, przez upoważnionego pracownika bocznic kolejowej, po każdej zaistniałej sytuacji, powodującej konieczność ich wprowadzenia.
3. Dozwolona jest wymiana poszczególnych stron / kart regulaminu lub jego załączników, jak również w przypadku większych zmian i uzupełnień, opracowania nowych stron / kart regulaminu, przy czym treść zmian i uzupełnień, powinna być wprowadzona do wszystkich egzemplarzy regulaminu. Nowe karty powinny być opatrzone datą ważności.
4. Nieaktualną treść regulaminu, należy skreślić kolorem czerwonym w taki sposób, aby unieważniony zapis można było odczytać. Poprawki należy nanosić czytelnie w sposób trwały, każdą zmianę i uzupełnienie w tekście należy oznaczyć na marginesie strony, kolejnym numerem w kolorze czerwonym w kółku, zgodnie z numerem bieżącym wpisanym w „Skorowidzu zmian i uzupełnień, wniesionych do treści regulaminu pracy bocznic kolejowej”, stanowiącym Załącznik nr 4 do regulaminu.
5. Treść wprowadzonej zmiany i uzupełnień, należy podać do wiadomości zainteresowanym pracownikom bocznic kolejowej za pokwitowaniem w sposób ustalony w § 64 niniejszego regulaminu.
6. Regulamin pracy bocznic kolejowej, powinien być zawsze w stanie aktualnym, przez cały okres jego obowiązywania.
7. „Regulamin pracy bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach”, jest ważny od dnia jego zatwierdzenia.

8. „Regulamin pracy bocznic kolejowej AGROSTOP w Małaszewiczach”, w dniu jego zatwierdzenia, zawiera 98 ponumerowanych stron / kart, oraz 5 Załączników.

§ 67

**OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU
DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA**

1. Wszyscy pracownicy zatrudnieni przy czynnościach związanych z transportem kolejowym realizowanym na bocznic kolejowej AGROSTOP, w tym przy czynnościach spedycyjnych, ładunkowych, diagnostycznych i utrzymaniowych, powinni zapoznać się z postanowieniami niniejszego regulaminu oraz ze wszystkimi zmianami i uzupełnieniami wniesionymi do niego.
2. Przyjęcie do wiadomości i stosowania postanowień niniejszego regulaminu, winno być udokumentowane na wykazie pracowników własnoręcznym podpisem pracownika z odnotowaniem daty złożenia podpisu. Wzór wykazu określa Załącznik nr 4 do niniejszego regulaminu.
3. Wykaz, określony w ww. pkt 2, powinien być uaktualniony na bieżąco. Winien on być przechowywany przez wyznaczonego pracownika bocznic kolejowej w biurze Spółki na terenie bocznic kolejowej, aby w każdej chwili mógł być okazany do wglądu organom kontrolnym.
4. Ponadto, wszyscy pracownicy zatrudnieni przy czynnościach związanych z transportem kolejowym realizowanym na bocznic kolejowej AGROSTOP, obowiązują znajomości przepisów, instrukcji, wytycznych i zarządzeń, obowiązujących na jej terenie w zakresie wykonywanych czynności.