



**Zarząd Portu Morskiego
Kołobrzeg Sp. z o.o.
Ul. Portowa 41
78 – 100 Kołobrzeg**

Do użytku wewnętrznego
Egz. nr 1

REGULAMIN PRACY Bocznicy Kolejowej Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg

**Kołobrzeg
2018**

Opracował :

Przedsiębiorstwo
„DROG-RUCH”
20.08.2018 r.

.....

Uzgodniono :


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
W SZCZECINIE
70-211 Szczecin, ul. Korzeniowskiego 1

ZASTĘPCA DYREKTORA

Jacek Przemieński

13.09.2018r.

.....
(zarządca infrastruktury kolejowej z
którą bocznicą jest połączona)

Ważny od dnia 24.08.2018r.

ZATWIERDZAM :

Dnia 21.08.2018 r.

PREZES ZARZĄDU


mgr inż. Artur Lijewski

.....
(pieczęćka i podpis użytkownika boczniczy)

Spis treści:

1. Postanowienia ogólne	5
1.1. Nazwa boczniczy	5
1.2. Podstawa prawna opracowania Regulaminu.....	5
1.3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu	5
1.4. Podstawa eksploatacji boczniczy.....	6
1.5. Użytkownik boczniczy	6
1.6. Przeznaczenie boczniczy	6
1.7. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych	6
2. Opis techniczny boczniczy	6
2.1. Położenie boczniczy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia	6
2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu	6
2.3. Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego	6
2.4. Wykaz torów, pochylenia, łuki.....	7
2.5. Wykaz zwrotnic, wykolejnic.....	9
2.6. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, sygnaly i wskaźniki.....	11
2.7. Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	12
2.8. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia dla pieszych	12
2.9. Oświetlenie zewnętrzne boczniczy.....	12
2.10. Punkty ładunkowe.....	12
2.11. Urządzenia ładunkowe.....	12
2.12. Wagi wagonowe	12
2.13. Bramy kolejowe.....	12
2.14. Skrajnia budowli. Skrajniki	13
2.15. Urządzenia i środki trakcyjne	13
2.16. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony	13
2.17. Urządzenia łączności	13
3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą a stacją kolejową PKP PLK SA	14
4. Warunki techniczne obsługi boczniczy	15
4.1. Podstawianie wagonów.....	15
4.2. Liczba obsługi i czas ich dokonywania.....	15
4.3. Liczba wagonów hamowanych w podstawianym na bocznicę składzie wagonów	15
4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę	15
4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	15
4.6. Ruch lokomotyw przewoźnika kolejowego po torach boczniczy.....	15
4.7. Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach PKP PLK S.A.....	15
5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy	16
5.1. Podział boczniczy na rejonny manewrowe	16
5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych.....	16
5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	16
5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym	16
5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.....	17
5.6. Obsada drużyn trakcyjnych	17
5.7. Obsada drużyn manewrowych.....	17
5.8. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	17
5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych	18
5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych.....	18
5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic.....	18

5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.....	19
5.13. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.....	19
6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.....	19
6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	19
6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	20
6.3. Czynności ładunkowe i zasady obsługi punktu ładunkowego	20
6.4. Ważenie wagonów	20
6.5. Praca manewrowa w złych warunkach zimowych i atmosferycznych	20
6.6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego podczas wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	20
7. Organizacja obsługi punktów zdawczo - odbiorczych	21
7.1. Przekazywanie wagonów przez przewoźnika użytkownikowi boczniczy	21
7.2. Zdawanie wagonów przez użytkownika boczniczy dla przewoźnika.....	22
8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.....	22
9. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy.....	22
10. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy kolejowej	23
11. Obowiązki pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy	23
12. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	25
13. Wykaz adresów i telefonów	26
14. Postanowienia końcowe	28
Wykaz zmian i uzupełnień.....	29
Wykaz pracowników zapoznanych z treścią regulaminu	30

Załączniki:

nr 1 - Plan schematyczny boczniczy

nr 2 Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

1. Postanowienia ogólne

1.1. Nazwa bocznicy

Bocznica kolejowa normalnotorowa **Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. z położeniem i siedzibą w Kołobrzegu 78-100, ul. Portowa 41.**, Bocznica posiada skróconą nazwę „ZPM Kołobrzeg”.

1.2. Podstawa prawna opracowania Regulaminu

Podstawę prawną opracowania „Regulaminu pracy bocznicy kolejowej Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu”, zwanego dalej w skrócie „Regulaminem”, stanowią postanowienia § 6 ust. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (*Dz.U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.*), w związku z postanowieniami art. 19 ust. 3 pkt 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Regulamin opracowano w oparciu oraz stosownie do postanowień:

- Ustawy z dn. 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U.2017.217 z późn. zm.);
- Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U.2016.1834 z późn. zm.);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U.2015.360 z późn. zm.);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U.2015.46 z późn. zm.);
- 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. Nr 151 poz. 987 z 1998 r. z późn. zm.);
- Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminów pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI.10.3.8);
- Wewnętrznych przepisów bocznicy:

- ✚ ZPMK 01 Instrukcja pracy manewrowej oraz sygnalizacji,
- ✚ ZPMK-2 Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej bocznicy Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg,
- ✚ ZPMK-3 Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicy kolejowej Zarządu Portu Morskiego Kołobrzeg.

1.3. Cel i zakres obowiązywania Regulaminu

1. Celem niniejszego **regulaminu pracy bocznicy kolejowej** jest określenie zbioru zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji obsługującej na bocznicy i odwrotnie, określających wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazujących sposoby bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy, z uwzględnieniem obostrzeń techniczno - ruchowych wynikających z warunków miejscowych na danej bocznicy kolejowej oraz postanowień przepisów wewnętrznych.
2. Zakres opracowania dostosowany został do wymagań określonych postanowieniami Obwieszczenia Prezesa UTK z dnia 10 lutego 2010 w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika. Regulamin nie obejmuje szczegółowych warunków wyładunku i załadunku wagonów.

3. Niniejszy regulamin obowiązuje:

- pracowników użytkownika boczniczy kolejowej,
- przewoźników obsługujących bocznicę kolejową,
- innych osób i podmiotów wykonujących na boczniczy manewry kolejowe, prace ładunkowe obchody, przeglądy i naprawy w infrastrukturze kolejowej.

1.4. Podstawa eksploatacji boczniczy

- 1) Podstawą eksploatacji boczniczy jest posiadanie przez użytkownika boczniczy świadectwa bezpieczeństwa wydawanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
- 2) Obsługa boczniczy dokonywana jest w oparciu o postanowienia:
 - a) umów lub ustaleń zawartych pomiędzy użytkownikiem boczniczy i licencjonowanymi Przewoźnikami kolejowymi dokonującymi kolejowej obsługi boczniczy,
 - b) ustawy - Prawo Przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. (tekst jednolity ogłoszony w Dz. U. Nr 50 poz. 601 z 2000 r. wraz z późniejszymi zmianami),
 - c) niniejszego regulaminu.

1.5. Użytkownik boczniczy

- 1) Użytkownikiem boczniczy jest **Zarząd Portu Morskiego Kołobrzegu Sp. z o.o.** zwana dalej w skrócie „**ZPM Kołobrzeg**”.
- 2) Bocznicza nie posiada współużytkowników.

1.6. Przeznaczenie boczniczy

Bocznicza przeznaczona jest do:

- przyjmowania i nadawania wagonów towarowych,
- rozładunku i załadunku wagonów,
- wykonywania manewrów związanych z podstawianiem i zabieraniem wagonów oraz ich przemieszczaniem w obrębie boczniczy.

1.7. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych

- 1) Na boczniczy obowiązują przepisy wewnętrzne użytkownika boczniczy wskazane w pkt. 1.2. niniejszego regulaminu.
- 2) Użytkownik boczniczy nie korzysta z przepisów wewnętrznych pozyskanych od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jak również z przepisów przewoźników kolejowych z wyjątkiem przepisów wewnętrznych PKP PLK S.A. na styku dojazdu do boczniczy ze stacji obsługującej Kołobrzeg i do stacji Kołobrzeg.

2. Opis techniczny boczniczy

2.1. Położenie boczniczy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia.

Bocznicza „**ZPM Kołobrzeg**” odgałęzia się rozjazdem Nr 47 od toru Nr 9 stacji Kołobrzeg w km 42,690 linii 402 Koszalin - Goleniów i oznaczony został na Planie schematycznym jako „początek boczniczy km 0,00”.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki techniczne i ruchowe.

- 1) Bocznicza stanowi jeden okręg nastawczy.
- 2) Na boczniczy brak jest posterunków technicznych i ruchowych.

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy dla ładunków przechodzących przez magazyn składowy usytuowany jest na torach boczniczy nr 621 i 623 w km 0,040.

Regulamin pracy bocznicy kolejowej ZPM Kołobrzeg

Punkt zdawczo-odbiorczy dla ładunków przeładowywanych z wagonów na statek i odwrotnie usytuowany jest na torach bocznicy nr 606 i 607 w km 0,043.

Punkty zdawczo- odbiorcze oznaczone są na gruncie namalowanym napisem obok torów na placu „PZO”.

2.4. Wykaz torów.

Nr toru/ typ szyn	Nazwa i przeznaczenie toru- stałe i awaryjne	Długość ogólna			Długość użyteczna			Pojemność wagonów 17m/1 wagon x)
		Od	Do	Metrów	Od	Do	Metrów	
600 S42, S49	dojazdowy	S 47	S 600	616	-	-	—	-
601 S49	komunikacyjny	S 600	S 601	266	U 600	U 601	200	-
602 S42, S49	komunikacyjny	S 600	S 606	380	BR	SK	89	—
S49					SK	U 606	133	-
603 S42, S49	komunikacyjny	S 602	S620	258	BR	SK	107	-
604 S42	ładunkowy	S 620	K	155	U 620	P/0,100	64	3
605 S42	wyciągowy	S 602	K	89	S 602	Z1	89	-
606 S42, S49	zdawczo-odbiorczy	S 602	S 608	438	BR	U 606	259	15
607 S42, S49	zdawczo-odbiorczy	S 603	S 608	412	BR	U 608	316	18
610 S49	ładunkowy	S 607	K	132	U 607	Z1	87	5
611 S49	ładunkowy	S 608	K	83	S 608	Z1	76	4
620 S42	komunikacyjny	S 620	S 621/622	134	U 620	P/0,113	77	4
621 S42, S49	zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 621/622	K	178	U 621	Z1	127	7
622 S42, S49	odstawczy	S 621/622	K	174	U 622	Z1	114	6
623 S42, S49	zdawczo-odbiorczy ładunkowy	S 621/622	K	172	U 622	Z1	112	6
Razem pojemność użyteczna							1850/ 1232	68

*) średnia długość wagonu towarowego - 17m

U - zakres rozjazdu

BR – brama

Zmiana nr 1 obowiązuje od dnia 09.11.2018r

P - przejazd

S - początek rozjazdu

K - kozioł oporowy

Z1 - tarcza zaporowa z sygnałem Z 1 „Stój” przed kończącym dany tor kozłem oporowym.

Całkowita (maksymalna) pojemność użyteczna bocznicy wynosi 68 wagonów (17 m na 1 wagon) o długości nie przekraczającej 1232 m.

Normalna pojemność przy której może być wykonywana praca manewrowa wynosi 60% pojemności całkowitej tj. 40 wagonów o długości nie przekraczającej 739 m.

Pochylenia podłużne i promienie łuków poszczególnych torów:

Pochylenia podłużne torów:

- > tor dojazdowy nr 600 począwszy od punktu początkowego na długości 100 mb jest położony w poziomie 0,0 ‰, następnie na długości 74 mb znajduje się na wzniesieniu 1,7 ‰, dalej na długości 205 mb na wzniesieniu 2,5‰, dalej na długości 195,0 mb na spadku 2,60 ‰, następnie na długości 41 mb tor leży na spadku wynoszącym 7, ‰;
- > tor nr 601 od początku Rz nr 600 na długości 59 mb leży na spadku 7,0 ‰, następnie na długości 45,0 mb spadek wynosi 8,20 ‰, dalej na długości 95 mb na spadku 3,5 ‰, dalej na długości 67 mb tor położony jest w poziomie 0,0 ‰;
- > tor nr 602 od początku Rz nr 600 na długości 26 mb znajduje się na spadku 7,0‰, następnie na długości 54 mb znajduje się na spadku 9,9 ‰, dalej na długości 90m na spadku 8,0 ‰, dalej na długości 180 mb n a wzniesieniu 1,4‰
- > tor nr 603 od początku Rz nr 602 na długości 46 mb położony jest w poziomie 0,0 ‰, na długości 212 mb położony jest na spadku 1,0 ‰;
- > tor nr 604 od początku Rz nr 620 w kierunku kozła oporowego, na długości 155 mb położony jest na spadku 1,0 ‰;
- > tor nr 605 od początku Rz nr 602 w kierunku kozła oporowego na długości 89 mb położony jest na spadku 1,1 ‰;
- > tor nr 606 od początku Rz nr 602 na długości 300 mb położony jest w poziomie 0,0 ‰, następnie na długości 138 mb położony jest na wzniesieniu 0,5 ‰;
- > tor nr 607 od początku Rz nr 603 na długości 273 mb położony jest w poziomie 0,0 ‰, następnie na długości 138 mb położony jest na wzniesieniu 0,5 ‰;
- > tor nr 610 od początku Rz nr 607 w kierunku kozła oporowego na długości 125 mb położony jest położony jest na wzniesieniu 0,5 ‰;
- > tor nr 611 od początku Rz nr 608 w kierunku kozła oporowego na długości 76 mb położony jest położony jest na wzniesieniu 0,5 ‰;
- > tor nr 620 położony jest w poziomie;
- > tor nr 621 położony jest w poziomie;
- > tor nr 622 położony jest w poziomie;
- > tor nr 623 położony jest w poziomie.

Promienie łuków poziomych:

Minimalny promień łuków poziomych występuje w torach nr 601, 605, 620 oraz rozjazdach nr 601, 602 i wynosi: $R=148$ m.

2.5. Wykaz zwrotnic, wykolejnic

Rodzaje i typy rozjazdów, wykolejnic, położenie zasadnicze w torach, sposób przedstawiania

Numer, rodzaj i typ rozjazdów, rodzaj zamknięcia nastawczego, numer wykolejnic	Zwrotnica w zasadniczym położeniu kieruje na: (tor, rozjazd, k.o.) wykolejnica „nałożona”, „zdejta”):	Sposób przedstawiania (r, m, e)	Rozjazd przystosowany do lokalnego nastawiania tak – nie	Oświetlenie zwrotnicy, wykolejnic	Czas dokonywania zewnętrznych oględzin rozjazdów	Kto ma obowiązek			U kogo powinny znajdować się klucze od zamków zwrotnicowych lub wykolejnicowych w przebiegach	Dodatkowe informacje	
						ogłędzin zewnętrznych rozjazdów	utrzymanie w czystości i porządku oraz smarowania	oświetlenia latarni, zwrotnic i wykolejnic			
1		3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Wk 600	Natożona	r- drużyna manewrowa		Nie		PKP PLK S.A.	PKP PLK S.A.		Klucz u dyżurnego ruchu st. Kołobrzeg *)	PKP PLK S.A.	
47 S 49 suwakowy	Na zwr. nr 46			Nie							
600 S 49 rowkowy	Na tor 601				Nie						
601 S 49 rowkowy	Na tor 601				Nie	Jeden raz na miesiąc w porze dziennej	Toromistrz, dróżnik obchodowy z odpisaniem w Dzienniku ogłędzin rozjazdów **)	Toromistrz, dróżnik obchodowy z odpisaniem w Dzienniku ogłędzin rozjazdów **)			
602 S 49 rowkowy	Na zwr. nr 601				Nie						
603 S 49 rowkowy	Na zwr. nr 606				Nie						

Regulamin pracy boczniczy kolejowej ZPM Kołobrzeg

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11			
606 S 49 rowkowy	Na tor 606	r- drużyna manewrowa		Nie	Jeden raz na miesiąc w porze dziennej	Torowistrz, dróżnik obchodowy z odpisaniem w Dzienniku oględzin rozjazdów **)	Torowistrz, dróżnik obchodowy z odpisaniem w Dzienniku ogłędzin rozjazdów **)						
607 S 49 rowkowy	Na tor 610			Nie									
608 S 49 rowkowy	Na tor 607			Nie									
620 S 42 zwyczajny	Na tor 620												
621/622 S 49 Rpd	Na tor 622							Nie					
St 1 S 49	-			-									

*) Klucze przed wjazdem na bocznicę należy dowodnie pobrać od dyżurnego ruchu z „Kb”, a po obsłudze boczniczy zwrócić.

- **) Pracownik boczniczy wyznaczony do oględzin i konserwacji rozjazdów musi posiadać kwalifikacje dróżnika obchodowego lub torowistrza. W przypadku braku takiego pracownika do zadań tych wyznacza się systemem zleconym podmiot posiadający takie kwalifikacje lub uprawnienia budowlane w specjalności linie, węzły i stacje kolejowe/ / Inżynierijna kolejowa w zakresie kolejowych obiektów budowlanych”

Na bocznicy ze względu na zastosowanie zwrotnic typu rowkowego nie stosuje się latarni zwrotnicowych i wskaźników Wz.

2.6. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym, sygnały i wskaźniki

- 1) Z prawej strony torów nr 604, 605, 610, 611, 621, 622, i 623 na początku zasypki piaskowej przed kozłami oporowymi, którymi zakończone są te tory oraz na bramach wjazdowych na bocznice znajdują się tarcze zaporowe, wskazujące sygnał **Z 1 „Stój”**.
- 2) Przy torze nr 600 przed rozjazdem nr 47 znajduje się świetlna tarcza manewrowa Tm 41, obsługiwana przez dyżurnego ruchu stacji Kołobrzeg.
- 3) Na zwrotniku wykolejnicy Wk 600 znajdują się sygnały **Z 1 Wk „Stój, wykolejnica na torze”** lub **Z 2 Wk „Wykolejnica zdjęta z toru”**.
- 4) W miejscach, gdzie odległość między osiami łączących się torów wynosi 3,75 m, znajdują się wskaźniki W 17 (słupek ukresowy) wskazujące, do którego miejsca na torach, w normalnych warunkach, może być ustawiony tabor szynowy. Na placach portowych miejsce W 17 namalowane jest na placu.
- 5) Tarcze zaporowe i wskaźniki na bocznicy nie są oświetlane.

2.7. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie bocznicy brak jest kolejowych obiektów inżynieryjnych.

2.8. Przejazdy i przejścia w poziomie szyn

Na bocznicy znajdują się następujące przejazdy kolejowo- drogowe użytku publicznego:

1. w km 0,011 toru nr 600;
2. w km 0,197 toru nr 600;
3. w km 0,365 toru nr 600;
4. w km 0,445 toru nr 600;
5. w km 0,042 toru nr 602;
6. w km 0,064 toru nr 602 znajduje się przejście dla pieszych;
7. w km 0,103 w torze 604 i km 0,113 toru nr 620 znajduje się przejazd kolejowo - drogowy z drogą wewnętrzną bocznicy.

Przejazdy osygnalizowane są zgodnie z Rozporządzeniem 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.

Czyszczenie żłobków na przejazdach należy do użytkownika bocznicy.

2.9. Oświetlenie zewnętrzne bocznicy

- 1) Teren portu oświetlony światłem elektrycznym z wież oświetleniowych oraz punktów świetlnych umieszczonych wzdłuż torów.
- 2) Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do użytkownika bocznicy.
- 3) Oświetlenie umożliwia wykonywanie manewrów również w porze nocnej.

2.10. Punkty ładunkowe

Magazyny znajdują się przy torach nr 604 i 610.

Rampy ładunkowe znajdują się przy torach nr 621 i 623.

Cały teren bocznicy jest utwardzony co umożliwia wykorzystanie go jako place składowe.

2.11. Urządzenia ładunkowe

Wyładunek i załadunek wagonów odbywa się przy pomocy maszyn i sprzętu ładunkowego użytkownika bocznicy.

2.12. Wagi wagonowe

Bocznica nie posiada wagi wagonowej. W przypadku potrzeby ważenia wagon kieruje się do lokalizacji posiadającej wagę wagonową w uzgodnieniu z przewoźnikiem kolejowym.

2.13. Bramy kolejowe

Wjazd na bocznice jest zamykany bramą wjazdową usytuowaną nad torami nr 602 w km 0,160, nr 603 w km 0,090 nr 606 w km 0,084 i nr 607 w km 0,058. Klucze od bram są w posiadaniu użytkownika bocznicy. Na czas planowej lub uzgodnionej obsługi bocznicy użytkownik bocznicy otwiera bramę, zabezpieczając skrzydła bramy w skrajni przed samoczynnym jej zamknięciem. Po zakończonej obsłudze

boczniczy, skrzydła bramy są ponownie zamykane w położeniu nad torami Na bramach znajdują się wskaźniki „Z P” wskazujące sygnał „Stój”.

2.14. Skrajnia budowli. Skrajniki

- 1) Na boczniczy obowiązuje skrajnia budowli według PN - 69/K - 02057 Koleje normalnotorowe.
- 2) Bocznicza nie posiada skrajnika.
- 3) Na boczniczy brak jest budowli i urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

2.15. Urządzenia i środki trakcyjne

- 1) Bocznicza nie posiada własnych środków trakcyjnych.
- 2) Do obsługi boczniczy „**ZPM Kołobrzeg**” związanej z podstawianiem, zabieraniem wagonów z torów zdawczo-odbiorczych używane są lokomotywy przewoźnika.
- 3) Do wykonywania innych prac manewrowych na torach bocznicowych mogą być użyte lokomotywy Przewoźnika na uzgodnionych uprzednio zasadach umownych.
- 4) Bocznicza „**ZPM Kołobrzeg**” nie posiada lokomotywowni ani garażu lokomotyw.

2.16. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony

Użytkownik boczniczy nie posiada własnych wagonów.

2.17. Urządzenia łączności

Na boczniczy „**ZPM Kołobrzeg**” wykorzystuje się łączność pocztową i komórkową. Przewoźnicy korzystają z łączności radiotelefonicznej między drużyną manewrową a maszynistą oraz z dyżurnym ruchu stacji Kołobrzeg.

3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą a stacją kolejową PLK.

- 1) Ruch kolejowy pomiędzy bocznicą „ZPM Kołobrzeg” a stacją kolejową Kołobrzeg prowadzony jest na zasadach jazd manewrowych określonych w Regulaminie technicznym stacji Kołobrzeg.
- 2) Tory bocznicowe stanowią jeden rejon manewrowy, w którym kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń.
- 3) Kolejna jazda manewrowa w rejon manewrowy bocznicy w czasie, gdy nie opuściła tego rejonu poprzednia lokomotywa jest zabroniona.
- 4) Kierownik manewrów przewoźnika uzgadnia z dyżurnym ruchu nastawni dysponującej stacją Kołobrzeg plan pracy manewrowej, a następnie pobiera za pokwitowaniem w dzienniku telefonicznym (R-138) od dyżurnego ruchu klucz od wykolejnicy Wk600 zabudowanej w torze nr 600 w km 0,035. Wyjazd składu manewrowego ze stacji Kołobrzeg na bocznicę odbywa się na podstawie sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” Ms 2 wyświetlanego na tarczy manewrowej Tm 31 z toru nr 7. Do obowiązku drużyny manewrowej należy doprowadzenie rozjazdów ręcznych w położenie 47(+), 46(-) i 43(-) . Po wyświetleniu sygnału Ms 2 na tarczy manewrowej Tm 31 kierownik manewrów uruchamia jazdę manewrową zatrzymując ją przed przejazdem w km 0,011. Otwiera i zdejmuje z toru wykolejnicę Wk600, a następnie wstrzymuje ruch na przejeździe kolejowo-drogowym po czym podaje sygnał maszyniście na uruchomienie jazdy.
- 5) Przy wyjeździe z bocznicy jazda manewrowa zatrzymuje się na torze 600 przed tarczą manewrową Tm 41. Kierownik manewrów przewoźnika uzgadnia z dyżurnym ruchu stacji Kołobrzeg sposób wykonywania pracy manewrowej na torach stacji Kołobrzeg. Po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu na tarczy manewrowej Tm 41 sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”, kierownik manewrów, układa drogę przebiegu na tor nr 7, tj. rozjazdy w położenie: 43(-), 46(-) i 47(+) oraz sprawdza położenie wykolejnicy Wk600 czy jest zdjęta z toru. Następnie kierownik manewrów wstrzymuje ruch drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym w km 0,011 i wydaje polecenie na uruchomienie jazdy manewrowej. Po wyjeździe z bocznicy za przejazd kolejowo-drogowy zatrzymuje jazdę manewrową, nakłada wykolejnicę Wk 600 na tor, zamykają na klucz oraz kontynuuje jazdę na tory stacyjne. Klucz ten oddaje za pokwitowaniem w (R-138) dyżurnemu ruchu na nastawni dysponującej stacją Kołobrzeg.
- 6) O zamierzonej obsłudze uprawniony pracownik Przewoźnika winien zawiadomić użytkownika bocznicy.

4. Warunki techniczne obsługi bocznicy

4.1. Podstawianie wagonów

- 1) Wagony przeznaczone na bocznice podstawiane są przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo-odbiorcze nr 606 i 607 lub nr 621 i 623. Przewoźnik kolejowy zabiera zdawane przez użytkownika /współużytkownika/ bocznicy wagony z torów zdawczo- odbiorczych.
- 2) Jednorazowo w jednej obsłudze bocznicy przewoźnik kolejowy może podstawić na wolne /niezajęte przez tabor/ tory zdawczo-odbiorcze bocznicy nr 606 i 607 maksymalnie 33 wagony towarowe, natomiast na tory zdawczo-odbiorcze nr 621, 622 i 623 maksymalnie 19 wagonów towarowych. Podstawienie większej ilości wagonów jest zabronione ze względu na ograniczoną pojemność torów zdawczo-odbiorczych.
- 3) Ze względu na istniejące pochylenia na torze dojazdowym nr 600 oraz na torach 601 i 602 podstawiane na tory zdawczo - odbiorcze bocznicy wagony, mogą być wyłącznie ciągnięte, a zabierane z bocznicy wagony - tylko pchane.

4.2. Liczba obsług i czas ich dokonywania

- 1) Bocznica jest obsługiwana przez Przewoźnika kolejowego w oparciu o plan obsług stałych lub w oparciu o uzgodnienia indywidualne obsług na podstawie stosownej umowy lub porozumienia.
- 2) Obsługi dokonywane przez przewoźnika kolejowego nie mogą odbywać się w godzinach uzgodnionych już wcześniej przez dowolnych innych przewoźników kolejowych.
- 3) O kolejności przyjmowania składów poszczególnych przewoźników decyduje użytkownik bocznicy.
- 4) Obsługa bocznicy może być dokonywana w ciągu całej doby.

4.3. Liczba wagonów hamowanych w podstawianym na bocznice składzie wagonów

Z uwagi na to, że pochylenie miarodajne toru dojazdowego na bocznice wynosi 3,0‰ w granicach siły pociągowej lokomotywy manewrowej długość składu podstawianego na tory zdawczo - odbiorcze lub z nich zabieranych na stację bez obsługiwanych hamulców wagonowych może wynosić 12 wagonów. Jeżeli liczba wagonów w składzie wynosi ponad 12, to na każde następne 12 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Dopuszczalny nacisk osi na szynę zarówno lokomotyw jak i wagonów wynosi 20,0 ton/oś (196kN).

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Na bocznicy mogą kursować bez ograniczeń wszelkie dopuszczone przez UTK pojazdy kolejowe z uwzględnieniem dopuszczonego na bocznicy nacisku na oś oprócz pojazdów serii „E”.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźnika kolejowego po torach bocznicy

Lokomotywy przewoźników kolejowych dokonujące obsługi mogą poruszać się po wszystkich torach bocznicy.

4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach PLK S.A.

- 1) Użytkownik bocznicy nie posiada własnej lokomotywy manewrowej.

- 2) Lokomotywy przewoźników kolejowych mogą poruszać się po wszystkich torach PLK w ramach posiadanej licencji.

5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy

5.1. Podział bocznicy na rejony manewrowe

- 1) Bocznica „ZPM Kołobrzeg” stanowi jeden rejon manewrowy.
- 2) W rejonie manewrowym pracę może wykonywać bez ograniczeń jedna lokomotywa.
- 3) Wjazd na bocznice kolejnej lokomotywy w czasie, gdy nie opuściła tego rejonu poprzednia lokomotywa jest zabroniony.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych

- 1) Na bocznicy prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 10 km/h, z wyjątkiem przypadków, gdy prędkość należy ograniczyć do:
 - a) 5 km/godz. podczas podstawiania wagonów na punkty ładunkowe i zabierania ich z nich,
 - b) 3 km/godz. podczas:
 - przetaczania wagonów z przekroczenia skrajnią,
 - przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
- 2) W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody dojazdu.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

- 1) Praca manewrowa związana z przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznicy wykonywana jest przez drużyny manewrowe i pojazdy trakcyjne Przewoźników kolejowych.
- 2) Zgodnie z zachowaniem zasad określonych w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznicy na bocznicy dopuszcza się wykonywanie manewrów przez odstawianie taboru pojazdem trakcyjnym oraz przetaczanie wagonów drogowym pojazdem silnikowym. Zabrania się wykonywania manewrów innymi sposobami.
- 3) W czasie spychania wagonów z torów zdawczo-odbiorczych na tory ładunkowe ustawiacz lub manewrowy musi jechać na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy.
- 4) Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z manewrującego taboru będącego w ruchu.
- 5) Przy wykonywaniu manewrów należy zachować szczególną uwagę:
 - a) na torze, gdzie odbywają się czynności rozładunkowe; wjazd na ten tor oraz dojazd do znajdujących się na nich wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą rozładunkową i wstrzymaniu przez niego prac oraz odsunięciu ludzi,
 - b) przy bocznych rampach ładunkowych;
 - c) na wszystkich torach ładunkowych i komunikacyjnych, gdzie istnieje możliwość naruszenia obowiązującej skrajni;
 - d) przy jeździe przez przejazdy drogowe.

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

- 1) W czasie wykonywania manewrów pojazd z napędem powinien znajdować się na czole manewrującego składu lub na jego końcu.

2) Umieszczanie pojazdu z napędem między wagonami jest zabronione.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

- 1) Przetaczane wagony powinny być sprzęgnięte z lokomotywą manewrową oraz ze sobą nawzajem. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko. Lokomotywę wykonującą manewry należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w taki sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
- 2) Sprzęganie i rozprzęganie taboru oraz podwieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej. Czynności te muszą być wykonane po całkowitym zatrzymaniu przetaczanego taboru, w czasie postoju.
- 3) Wchodzenie pracowników wykonujących manewry pomiędzy tabor może nastąpić po zatrzymaniu się składu manewrowego oraz po zahamowaniu pojazdu trakcyjnego i wagonów.

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych.

- 1) Lokomotywy manewrowe obsługiwane są jednoosobowo przez maszynistów posiadających egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych i prawo kierowania tymi lokomotywami.
- 2) W czasie wykonywania manewrów kierującemu pojazdem trakcyjnym nie wolno wyręczać się w obsłudze lokomotywy innymi pracownikami.
- 3) Prawo przebywania w kabinie pojazdu trakcyjnego mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.
- 4) W czasie jazdy lokomotywy manewrowej drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie maszynisty lub na pomoście. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych do lokomotywy jest zabronione.
- 5) W czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe nie ma maszynisty, pojazd powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem przez osoby nieuprawnione, a kabina pojazdu zamknięta na klucz.

5.7. Obsada drużyn manewrowych.

- 1) Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów. Kierownikowi manewrów do wykonywania pracy może być przydzielony manewrowy lub zespół manewrowych.
- 2) Kierownik manewrów wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
- 3) Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo:
 - a) z włączonym hamulcem zespolonym:
 - wyciągać lub spychać składy towarowe bez ograniczeń,
 - przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 60 osi,
 - b) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 8 osi.
- 4) Ruchy manewrowe mogą być wykonywane wyłącznie na polecenie kierownika manewrów.
- 5) Polecenia na wykonanie ruchów manewrowych powinny być podawane za pomocą sygnałów ujętych w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznicy.

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

- 1) Przy wykonywaniu manewrów na przejeździe drogowym lub przejściu w poziomie szyn należy zachować szczególną ostrożność.
- 2) Manewry przez przejazd wolno prowadzić przy zachowaniu następujących warunków:

- a. prędkość jazdy nie powinna przekraczać 5 km/h,
- b. zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy.
- c. w razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

3) Manewrowanie przez przejazdy i przejścia z ulicami Solną, Zdrojową, Mickiewicza, Spacerową i Towarową, z uwagi na duże natężenie ruchu pieszych i ruchu kołowego musi odbywać się z prędkością do 5 km/h, po uprzednim wstrzymaniu ruchu pieszych i pojazdów kołowych przez pracownika przewoźnika Kolejowego obsługującego bocznice, posiadającego uprawnienia do kierowania ruchem drogowym.

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

- 1) Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów.
- 2) Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej.
- 3) Z uwagi na to, że występujące na bocznicy pochylenia torów osiągają wielkość 8,0% (tory nr 601 i 602) w czasie wykonywania manewrów długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 10 wagonów. Jeżeli liczba wagonów w składzie przekracza 10 wagonów, wówczas na każde kolejne 10 wagonów musi być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych.

- 1) Silnikowym pojazdem drogowym wolno przetaczać tylko taką ilość pojazdów kolejowych i z taką prędkością, aby te pojazdy kolejowe w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
- 2) Prędkość przetaczanych pojazdów kolejowych środkami wymienionymi w ust. 1 nie może przekraczać 3 km/h - w razie przetaczania drogowym pojazdem silnikowym.
- 3) Przy przetaczaniu pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym, pojazd powinien znajdować się na zewnątrz toru.
- 4) Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia pojazdów kolejowych powinny mieć długość co najmniej 2,5 m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia pojazdów kolejowych, a umożliwiającą natychmiastowe ich odczepienie w razie potrzeby.
- 5) Kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów ani manewrowego.
- 6) Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być ze sobą sprzęgnięte.
- 7) Nie wolno uderzać odprężeniem 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 kierowania tymi manewrami.
- 9) Inne osoby zatrudnione przy manewrach, kierownik manewrów powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć, a pracę ich nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, taboru i przesyłek.

5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic.

- 1) Wykolejnicę Wk 600 i zwrotnice na bocznicy nastawiane są ręcznie przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznicy,

- 2) Po przestawieniu zwrotnicy nastawianej ręcznie, pracownik obsługujący powinien upewnić się o prawidłowym jej nastawieniu na podstawie wzrokowego sprawdzenia dolegania iglicy do opornicy oraz prawidłowego ułożenia zwrotnic na drodze przebiegu
- 3) Za prawidłowe nastawienie zwrotnic wchodzących w drogę przebiegu odpowiedzialny jest pracownik, który te zwrotnice nastawiał. Przed podaniem sygnału na uruchomienie jazdy manewrowej kierownik manewrów zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic.
- 4) Po zakończeniu manewrów zwrotnice należy nastawić w położenie zasadnicze.

5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

- 1) Użytkownik bocznicy „ZPM Kołobrzeg” jest odpowiedzialny za ilość i sprawność przyborów służących do zabezpieczenia wagonów na bocznicy.
- 2) Płozy hamulcowe umieszczone są w specjalnych stojakach, znajdujących się na międzytorzu torów. Płozy hamulcowe użytkownika bocznicy opisane są na korpusie skrótem nazwy bocznicy „ZPM” i kolejnym numerem płoza hamulcowego.
- 3) Na bocznicy zastosowano płozy hamulcowe typu PL-3 uniwersalne o szerokości 78 mm koloru pomarańczowego szt. 6.

5.13. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem.

- 1) Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do kierownika manewrów drużyny, która wagony podstawiała na dany tor (użytkownika bocznicy lub przewoźnika kolejowego).
- 2) Tabor nie będący w ruchu należy przed zbiegnięciem zabezpieczyć w następujących przypadkach:
 - a) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza gdy tabor ma łożyska toczne, wieje silny wiatr itp.,
 - b) po zakończeniu manewrów.
- 3) Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem wykonuje się przez sprzęgnięcie, zahamowanie, podklinowanie - a mianowicie:
 - a) stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą, za wyjątkiem tych pojedynczych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca (np. punkt ładunkowy); w każdej grupie tabor powinien być ze sobą sprzęgnięty.
 - b) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - jeden pojazd - gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - dwa skrajne pojazdy - gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów.
- 4) Dodatkowe zabezpieczenie przed zbiegnięciem lub w przypadku braku wagonowych hamulców ręcznych stanowią płozy hamulcowe, wyłożone od strony spadku, na obu tokach szynowych, pod koła skrajnych osi podstawianych wagonów.
- 3) Zabezpieczenia płozami hamulcowymi oraz usunięcia tych zabezpieczeń dokonuje drużyna manewrowa podstawiająca lub zabierająca wagony ze stanowiska.

6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

Za koordynację pracy bocznicy i obsług z ramienia użytkownika bocznicy odpowiada kierownik bocznicy.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Podstawienie wagonów na tory zdawczo - odbiorcze bocznicy i zabieranie wagonów z tych torów należą do Przewoźnika obsługującego bocznice na zasadach handlowych określonych w umowie lub porozumieniu.

Manewry podczas rozładunku wykonywane przy pomocy silnikowego pojazdu drogowego wykonują pracownicy użytkownika bocznicy.

Manewry nie związane z podstawianiem lub zabieraniem wagonów z torów zdawczo - odbiorczych wykonywane są siłami Przewoźników kolejowych na zasadach określonych w zawartych umowach i porozumieniach (np. na podstawie odrębnego zlecenia pracy manewrowej).

6.3. Czynności ładunkowe i zasady obsługi punktu ładunkowego

- 1) Czynności rozładunkowe na bocznicy wykonują pracownicy użytkownika bocznicy.
- 2) Wjazd na tor, na którym odbywają się czynności rozładunkowe oraz dojazd do znajdujących się na nim wagonów dozwolony jest po porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem kierującym pracą rozładunkową i wstrzymaniu przez niego prac rozładunkowych oraz odsunięciu ludzi i sprzętu na bezpieczną odległość.

6.4. Ważenie wagonów.

Na bocznicy brak jest wagi wagonowej.

6.5. Praca manewrowa w złych warunkach zimowych i atmosferycznych

- 1) W złych warunkach zimowych i atmosferycznych należy zachować szczególną ostrożność zmniejszając prędkość jazdy dostosowując ją do panujących warunków.
- 2) Dostosowanie urządzeń i wyposażenia do warunków zimowych powinno być dokonane z odpowiednim wyprzedzeniem i zakończone do dnia 25 listopada każdego roku.
- 3) Kierujący pracą bocznicy dopilnuje, aby w tym okresie przygotowane były następujące materiały i przedmioty:
 - a) sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarznąć, solą nie wolno posypywać elementów metalowych,
 - b) smar zimowy do smarowania zwrotnic rozjazdów,
 - c) łopaty, miotły, szczotki, skrobaczki i drągi,
 - d) rurki jako przedłużacze do sprzęgów śrubowych,
 - e) odzież zimowa.
- 4) Wymienione przedmioty powinny być spisane i utrzymane w ciągłej gotowości do użycia.
- 5) Do posypywania międzytorzy oraz ścieżek należy w najdogodniejszych miejscach zmagazynować piasek.
- 6) Kierujący pracą na bocznicy wyznaczy pracowników, do obowiązków których należeć będzie posypywanie miejsc śliskich piaskiem, oczyszczanie ze śniegu i lodu oraz smarowanie rozjazdów.
- 7) Kierujący pracą na bocznicy nie powinien dopuścić do zakłóceń w normalnej pracy bocznicy podczas występowania trudności zimowych.

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

- 1) Przy wykonywaniu pracy manewrowej nie wolno zatrudniać kobiet i młodocianych.
- 2) W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa, a w szczególności przestrzegać następujących postanowień:

- a) przez tory należy przechodzić prostopadle do ich osi, po upewnieniu się, że nie ma przeszkód, przechodząc nie należy stawać na główkę szyny,
- b) nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach,
- c) przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z budek hamulcowych, pomostów oraz przerw między wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego wagonu,
- d) zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.
- e) w czasie jazdy na taborze zabronione jest:
 - wychylanie się poza skrajnię taboru,
 - przebywania na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają znajdowanie się pracownika w skrajni taboru, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
 - przebywania na zderzakach, sprzęgach śrubowych, dachach wagonów i ładunkach,
 - przebywanie na stopniach wejściowych lokomotywy,
- f) wchodzenie między tabor w celu jego połączenia w pozycji wyprostowanej jest zabronione, wchodząc należy schylić się chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy wagonu,
- g) zabrania się sprzęgania i rozprzęgania lokomotywy z wagonami jeżeli lokomotywa lub wagony znajdują się w ruchu,
- h) sprzęganie i rozprzęganie taboru na przejazdach, rozjazdach, torach położonych na spadkach jest zabronione,
- i) do hamowania i zabezpieczania taboru nie wolno używać płozów hamulcowych uszkodzonych,
- j) płozy należy wykładać chwytając za uchwyt, zabronione jest chwytanie płozu za korpus,
- k) przy przestawianiu zwrotnicy pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnię taboru. Drogę manewrową należy układać od najdalej położonej zwrotnicy patrząc w kierunku planowanej jazdy. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.

7. Organizacja obsługi punktów zdawczo - odbiorczych.

Przyjmowanie i przekazywanie wagonów odbywa się zgodnie z postanowieniami Prawa Przewozowego (tekst jednolity Dz.U. Nr 50 poz. 601 z 2000 r. z późniejszymi zmianami) oraz umowy bocznicowej z przewoźnikiem.

7.1. Przekazywanie wagonów przez przewoźnika użytkownikowi boczniczy

- 1) Przekazywanie wagonów przez przewoźnika dla boczniczy odbywa się na punkcie zdawczo - odbiorczym przy torach nr 621, 623 lub torach nr 606 i 607 na podstawie uzgodnionych z Przewoźnikami wykazów zdawczych (stosownie do ustaleń z przewoźnikiem mogą to być np. wykazy zdawcze lub wykazy wagonów w składzie),
- 2) W czynnościach zdawczo-odbiorczych biorą udział:
 - a) ze strony boczniczy wyznaczony przedstawiciel użytkownika boczniczy,
 - b) ze strony przewoźnika ustawiacz lub inny wyznaczony pracownik.
- 3) Przekazywanie wagonów polega na porównaniu danych umieszczonych w wykazie zdawczym lub liście przewozowym (w zależności od ustaleń z przewoźnikiem) ze stanem faktycznym, sprawdzeniu stanu wagonów, przesyłek.
- 4) W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości przedstawiciel boczniczy dokonuje przyjęcia wagonów wpisując na wykazie datę i godzinę przyjęcia a następnie podpisują wykaz.
- 5) W razie stwierdzenia nieprawidłowości, żąda od przedstawiciela przewoźnika odnotowania w wykazie zdawczym zauważonych braków technicznych wagonów, ich zanieczyszczenia itp.
- 6) W przypadku stwierdzenia w przyjmowanych wagonach częściowego braku przesyłek przekazanie przesyłki odbywa się na zasadach określonych w umowie z przewoźnikiem.

7.2. Zdawanie wagonów przez użytkownika bocznicy dla przewoźnika

- 1) Odbiór wagonów przez przewoźnika odbywa się na punkcie zdawczo - odbiorczym przy torach nr 621, 623 lub torach nr 606 i 607 na zasadach wskazanych w pkt. 7.1 na podstawie uzgodnionych z przewoźnikiem wykazów zdawczych (np. wykaz wagonów gotowych do zabrania).
- 2) Tryb postępowania w przypadku uszkodzeń wagonów w czasie prac rozładunkowych określa stosowna umowa (porozumienie) z przewoźnikiem.

8. Zagadnienia dotyczące przewozu kolejją towarów niebezpiecznych.

Na bocznicy nie są wykonywane czynności z wagonami z towarami niebezpiecznymi jak również z wagonami próżnymi po tych towarach.

9. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy.

- 1) Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy należy do użytkownika bocznicy. Początkiem granicy utrzymania użytkownika bocznicy jest km 0,160 stanowiący granicę PKP i użytkownika bocznicy.
- 2) Przeprowadzanie badań technicznych torów na bocznicy należy do obowiązku użytkownika bocznicy.
- 3) Badania techniczne powinny być wykonywane w terminach określonych w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznicy przez osoby, posiadające wymagane uprawnienia budowlane w specjalności: linie, węzły i stacje kolejowe/ Inżynieryjna kolejowa w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.
- 4) Wyniki okresowej kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji.
- 5) O uszkodzeniach elementów infrastruktury kolejowej bocznicy oraz konieczności wykonania naprawy należy powiadomić kierownika bocznicy. Dalszy tryb postępowania określają przepisy wewnętrzne bocznicy.
- 6) Usterki nie wymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez użytkownika bocznicy sposobem gospodarczym, w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi bocznicy.
- 7) W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, ich wykonanie zostanie zlecone firmie uprawnionej do wykonywania takich prac.
- 8) Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane.
- 9) Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznicy, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej związanej z obsługą kolejową bocznicy muszą być uzgodnione z:
 - a) PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie Sekcją Eksploatacji w Koszalinie,
 - b) z przedstawicielami przewoźników kolejowych dokonujących obsługi,
 - w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej oraz kierownikiem manewrów
 - w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej - jeżeli prace wykonywane są tylko na części torów bocznicy.
- 10) Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:
 - a) zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
 - b) niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót,
 - c) osobę nadzorującą wykonanie robót.
- 11) Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.

10. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy.

- 1) Pracownicy zatrudnieni przy pracach związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej powinni posiadać stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U.2015.46 z póź. zm.) i podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy.
- 2) Pracownicy Przewoźnika dokonującego obsługi bocznicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na załączonym do Regulaminu wykazie.

11. Obowiązki pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy

1) Obowiązki kierownika bocznicy.

- a) Pełni ogólny nadzór nad pracą bocznicy i utrzymaniem stanu technicznego torów.
- b) Przedkłada wnioski kierownictwu spółki o zatrudnienie firm lub pracowników o odpowiednich kwalifikacjach do przeprowadzenia badań, przeglądów, obchodów konserwacji torów oraz bieżącego usuwania występujących usterek.
- c) Pełni nadzór nad pracą zatrudnionych firm, wykonujących czynności związane z przeprowadzeniem badań, przeglądów, obchodów, usuwania usterek oraz konserwacji torów.
- d) Bezzwłocznie przekazuje informacje kierownictwu spółki o wszystkich wypadkach z pracownikami i taborem kolejowym oraz awarii urządzeń technicznych związanych z procesem obsługi kolejowej.
- e) Bierze udział w komisjach kolejowych badających przyczyny wypadków z taborem kolejowym lub w komisjach zakładowych przy wypadkach z pracownikami.
- f) Odpowiada za aktualność regulaminu pracy bocznicy kolejowej.

3) Obowiązki kierownika manewrów (pracownik Przewoźnika).

- a) Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej, wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
- b) W czasie wykonywania pracy, do obowiązków kierownika manewrów należy:
 - obsługa boczniczy oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów;
 - wyznaczanie manewrowych do obsługi zwrotnic oraz zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem;
- c) Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:
 - posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - prawidłowe działanie zwrotnic,
 - oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
- d) Do obsługi zwrotnic boczniczy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu. Przed odbyciem jazdy przez przejazdy należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
- e) Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
- f) Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.

4) Obowiązki manewrowego (pracownik Przewoźnika):

- a) Do obowiązków manewrowego należy:
 - rozprzęganie i sprzęganie taboru,
 - przestawianie zwrotnic,
 - powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - hamowanie taboru manewrującego,
 - zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem,
 - inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
- b) Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:
 - przed dojechaniem do wagonów, które ma połączyć,
 - gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
 - celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.
- c) Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien:
 - sprawdzić, czy nie pozostawiono wagonów poza ukresami torów,
 - zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym,
 - nie użyte do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
 - pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki.

5) Obowiązki maszynisty lokomotywy manewrowej (pracownik Przewoźnika).

- a) Maszynista powinien obserwować:
 - sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - prawidłowe nastawienie zwrotnic,
 - czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy,
 - czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę

- możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
- b) Maszynista powinien znać kierownika manewrów i wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszego regulaminu i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
 - c) Maszynista powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
 - d) Maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
 - e) Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
 - f) Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
 - g) Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien podawać sygnał „Baczność”.

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

- 1) W razie zaistnienia na torach bocznicy wypadku każdy pracownik kolejowy obowiązany jest osobiście i niezwłocznie zgłosić wypadek, używając wszelkich dostępnych środków:
 - kierownikowi bocznicy,
 - dyżurnemu ruchu stacji Kołobrzeg - (94) 713 1625, kom.662178043,
 - dyspozytorowi PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie - (91)471 33 63,Ponadto kierujący manewrami zgłasza ten fakt swojemu zwierzchnikowi wg. zasad określonych w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznicy bądź przewoźnika kolejowego (w zależności od tego, czyim jest pracownikiem).
- 2) Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki.
- 3) Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
- 4) Jeżeli na skutek wypadku kolejowego na bocznicy doszło do pożaru lub wybuchu użytkownik bocznicy zobowiązani są niezwłocznie dodatkowo zawiadomić:
 - > osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
 - > Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej - 112, 998 lub Policji - 997,
- 5) Telefoniczne numery alarmowe.

Numery alarmowe służb ratowniczych kraju są dostępne bezpłatnie, tzn. do połączenia się z nimi z telefonicznych aparatów publicznych (*automatów telefonicznych*) nie są potrzebne monety, żetony czy też karty magnetyczne.

997 - Policja, 998 - Straż Pożarna, 999 - Pogotowie Ratunkowe,

112 - numer alarmowy zintegrowanych służb ratowniczych w sieciach łączności komórkowej i stacjonarnej.



- 6) O każdym zdarzeniu użytkownik bocznicy powiadamia także Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu.
- 7) Dochodzenie w sprawie wypadku prowadzone jest z udziałem przedstawicieli kolei.

13. Wykaz adresów i telefonów

- 1) Bocznicza odgałęzia się od torów zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie:
 - a) Adres: ul. Korzeniowskiego 1, 70-211 Szczecin
 - b) Tel.: (91) 471-55-50
 - c) Fax: (91) 471-54-09
 - d) E-mail: iz.szczecin@plk-sa.pl
- 2) PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji Koszalin – Tel/fax.: 94 7131-340; e-mail: ise.koszalin@plk-sa.pl
- 3) Telefon dyżurnego ruchu st. Kołobrzeg „Kb” – 94 7131-625, k.662 178 043
- 4) Telefon dyspozytora IZDD Szczecin – k. 662 279 366.
- 5) PKP Cargo S.A. Zachodni Zakład Spółki Poznań
 - a) Tel/fax.: (61) 471 3363
 - b) Fax: (61) 471 3363
 - c) E-mail: sekretariat.zachodni@pko-cargo.eu
- 6) PKP CARGO S.A. Sekcja Przewozów i Ekspedycji - CTPE Szczecinek (przewoźnik PKP Cargo), 78-400 Szczecinek, Ul. Piłska 1 – Tel: 094 7132 943, dyżurny przewoźnika/organizator przewozów – Tel/fax. 94 7132 841
- 7) Przewoźnik-.....:
 - a) Adres:
 - b) Tel.:
 - c) Fax:.....
 - d) E-mail:.....
- 8) Użytkownik bocznicy – Zarząd Portu Morskiego w Kołobrzegu,
 - a) Adres: ul. Portowa 41, 78-100 Kołobrzeg
 - b) Tel.: dyżurny całodobowy specjalny do powiadomień – 534 106 853
 - c) Kierownik portu – 785 881 402.

Powiadamianie o zdarzeniach na bocznicy

Użytkownik bocznicy lub wyznaczony przez niego pracownik **obowiązany jest** powiadomić o zdarzeniu:

- członka komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznicy kolejowej
- Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych –  22 630 14 33,  22 630 14 39, @ pkbwk@mir.gov.pl

- Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu
-  572-591-127, @ utko7@utk.gov.pl

Wykaz numerów telefonów inspektorów UTK nadzorujących prace komisji kolejowych, wg województw:

- 572-591-121 - łódzkie, mazowieckie, podlaskie,
- 572-591-122 - lubelskie, podkarpackie,
- 572-591-123 - małopolskie, świętokrzyskie,
- 572-591-124 - opolskie, śląskie,
- 572-591-125 - kujawsko-pomorskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie,
- 572-591-126 - dolnośląskie, lubuskie,
- 572-591-127 - wielkopolskie, zachodniopomorskie.

14. Postanowienia końcowe.

- 1) Regulamin niniejszy wymaga uzgodnienia z zarządcą infrastruktury kolejowej - PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie i obowiązuje po zatwierdzeniu przez użytkownika boczniczy.
- 2) Regulamin wykonano w 4 jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują:
 - a) ZPM Kołobrzeg Sp. z o.o. - 1 egz.,
 - b) PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie - 2 egz.
 - c) Urząd Transportu Kolejowego - 1 egz.
- 3) Wszelkie zmiany i uzupełnienia regulaminu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień” oraz przekazać jednostkom organizacyjnym wymienionym w powyższym rozdzielniku.
- 4) Zmiany i uzupełnienia mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają obowiązkowemu uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej - PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.