



**PRZEDSIĘBIORSTWO ENERGETYKI CIEPLNEJ**  
**w Ciechanowie**  
**Spółka z o.o.**  
**ul. Tysiąclecia 18**  
**06-400 Ciechanów**

---



**R E G U L A M I N**

**PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ**

**Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej**

**w Ciechanowie Sp. z o.o.**

**06-400 Ciechanów**  
**ul. Tysiąclecia 18**

UZGODNIŁ

ZATWIERDZIŁ

## SPIS TREŚCI

<b>§ 1. Postanowienia ogólne</b>	<b>4</b>
1. Cel opracowania	4
2. Podstawa opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej	4
<b>§ 2. Nazwa, przeznaczenie i podstawa eksploatacji bocznicy</b>	<b>6</b>
1. Nazwa bocznicy	6
1.1. Przeznaczenie bocznicy	6
1.2. Podstawa eksploatacji bocznicy	6
1.3. Współużytkownicy bocznicy	6
<b>§ 3. Położenie bocznicy</b>	<b>6</b>
1. Położenie bocznicy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia	6
2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo – odbiorczego	7
3. Pochylenie podłużne torów bocznicy	7
<b>§ 4. Charakterystyka techniczna bocznicy</b>	<b>7</b>
1. Wykaz torów ze wskazaniem ich długości użytecznej i ogólnej, przeznaczenia i pojemności torów w wagonach towarowych	7
2. Rozjazdy i wykolejnice – ich działanie, sposób przestawiania, położenie zasadnicze	9
3. Latarnie zwrotnicowe	9
4. Wskaźniki na zwrotnicach	10
5. Oględziny rozjazdów	10
6. Wykaz rozjazdów i wykolejnic bocznicy	10
7. Semafore, tarcze manewrowe i zaporowe	11
8. Wskaźniki	11
9. Tarcze D – 1 “Stój”	11
10. Tablice	11
11. Urządzenia na przejazdach	12
12. Łączność	12
13. Oświetlenie zewnętrzne na torach bocznicy	12
14. Urządzenia wyładunkowe	12
15. Rampy	12
16. Wagi wagonowe	12
17. Magazyny i place wyładunkowe	12
<b>§ 5. Urządzenia trakcyjne</b>	<b>13</b>
1. Lokomotywy	13
<b>§ 6. Techniczne warunki obsługi bocznicy</b>	<b>13</b>
1. Ilość wagonów jaką można jednorazowo podstawić na tor zdawczo– odbiorczy	13
2. Ilość obsług oraz czy obsługa może się odbywać w porze nocnej	13
3. Największy dopuszczalny nacisk osi taboru na szyny	13
4. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach bocznicy	13
5. Miejsce do którego mogą dojeżdżać lokomotywy licencjonowanego przewoźnika	14
6. Serie lokomotyw dla których, ze względów technicznych wjazd na bocznice jest zabroniony	14
7. Sposób postępowania z wag.o przekroczonej skrajni i towarami niebezpiecznymi	14
<b>§ 7. Sposób postępowania przy obsłudze toru zdawczego i odbiorczego</b>	<b>14</b>
1. Obsługa toru zdawczo - odbiorczego przez lokomotywę przewoźnika	14
2. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na torach dojazdowych do bocznicy	15
<b>§ 8. Warunki wykonywania pracy manewrowej na torach bocznicy</b>	<b>16</b>
1. Ogólne warunki wykonywania pracy manewrowej	16
2. Obsada drużyny manewrowej, na czyje polecenie wykonuje ruchy manewrowe	17
3. Prędkość jazd manewrowych	17
4. Podział bocznicy na rejony manewrowe	18
5. Wykonywanie ruchów manewrowych	18
6. Ograniczenia przy pchaniu wagonów	18
7. Wykonywanie manewrów w warunkach złej widoczności	18

8. Znajdowanie się lokomotywy między wagonami w czasie manewrów	18
9. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki	18
10. Kto i na czyje polecenia nastawia zwrotnice i wykolejnice	19
11. Sposób postępowania lokomotywy przy wjeździe na tory PKP PLK	19
12. Warunki przetaczania wagonów siłą ludzką lub pojazdem drogowym	19
13. Przetaczanie wagonów z ładunkiem przekroczonej skrajni	20
14. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem	20
15. Ilość płóz hamulcowych i klinów oraz miejsce ich rozmieszczenia	20
16. Ilość wagonów przetaczanych w jednej grupie bez obsadzania hamulców	21
17. Sposób w jaki wagony powinny być zdawane dla przewoźnika	21
18. Porządek podstawiania i zabierania wagonów z i na bocznice	21
19. Warunki przejazdu taboru przez bramy, przejazdy drogowe, obok ramp, magazynów i innych punktów ładunkowych.	21
<b>§ 9. Postępowanie przy przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów pod względem technicznym i ekspedycyjno – handlowym</b>	<b>22</b>
1. Obsługa bocznic pod względem ekspedycyjnym	22
2. Sposób postępowania przy podstawianiu wagonów	22
3. Sposób postępowania przy przekazywaniu wagonów	23
4. Tryb postępowania po stwierdzeniu uszkodzeń wagonów (przesyłek) lub innych nieprawidłowości	24
5. Zamawianie wagonów	25
6. Formalności związane z nadaniem i przyjęciem przesyłki	25
<b>§ 10. Utrzymanie torów i urządzeń srk bocznic</b>	<b>25</b>
1. Odpowiedzialność za utrzymanie i eksploatację urządzeń srk	25
2. Środki ostrożności stosowane w czasie wykonywania robót torowych i w poszczególnych urządzeniach srk	26
3. Zgłoszenie uszkodzeń i wykonywanie robót	26
4. Warunki pracy w okresie zimowym	27
<b>§ 11. Wypadki na torach bocznic</b>	<b>27</b>
<b>§ 12. BHP oraz ogólne obowiązki i kwalifikacje pracowników zatrudnionych w pionie transportu kolejowego</b>	<b>29</b>
1. Warunki BHP	29
2. Wymogi kwalifikacyjne dla personelu zatrudnionego w transporcie kolejowym	29
3. Kwalifikacje i szkolenie personelu	30
4. Badania okresowe	30
5. Ogólne obowiązki pracowników zatrudnionych w transporcie kolejowym	30
5.1. Obowiązki kierownika ds. transportu kolejowego	30
5.2. Ogólne obowiązki manewrowego	31
5.3. Obowiązki kierownika manewrów	32
5.4. Wspólny zakres obowiązków	34
<b>§ 13. Inne postanowienia</b>	<b>34</b>
1. Ochrona przeciwpożarowa	34
2. Pomoc lekarska i sanitarna	35
<b>§ 14. Postanowienia końcowe</b>	<b>35</b>
1. Znajomość regulaminu	35
2. Aktualność regulaminu	35
3. Rozdzielnik regulaminu	35

#### **Załączniki:**

**Zał. Nr 1** – w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych

**Zał. Nr 2** – instrukcja przeciwpożarowa

**Zał. Nr 3** – wykaz przyjęcia do wiadomości treści regulaminu

**Zał. Nr 4** – wykaz zmian i uzupełnień dokonywanych w regulaminie

**Zał. Nr 5** – plan schematyczny bocznic

## **§ 1**

### **Postanowienia ogólne.**

#### **1. Cel opracowania**

Celem opracowania regulaminu pracy transportu kolejowego bocznicy Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej w Ciechanowie Spółka z o.o. jest określenie podstawowych norm i wymogów zasad organizacji pracy, prowadzenia ruchu, utrzymanie kolejowych urządzeń stałych taboru, metod pracy i spełnienia nadzoru oraz przedstawienie ich w sposób usystematyzowany i zrozumiały.

W regulaminie zamieszczono szczegółowe postanowienia wynikające z konieczności dostosowania ogólnie obowiązujących Rozporządzeń Ministra Infrastruktury do warunków miejscowych. Dla osiągnięcia pełnego bezpieczeństwa taboru na bocznicę oraz bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników i maksymalnej zdolności przerobowej konieczne jest:

- przestrzeganie przez wszystkich pracowników bocznicę zatrudnionych w transporcie kolejowym postanowień niniejszego regulaminu,
- przeświadczenie wszystkich pracowników, że praca manewrowa jest częścią składową procesu produkcyjnego, od którego zależą osiągnięte wyniki produkcyjne.

Wszystkie wydane zarządzenia i wskazówki dotyczące organizacji pracy i ruchu kolejowego na bocznicę winny odpowiadać ściśle postanowieniom niniejszego regulaminu opracowanego w oparciu o Rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz specyficzne warunki lokalne.

Pracownicy nadzoru i kontroli czuwać będą nad utrzymaniem właściwego poziomu dyscypliny pracy, ciągłości sprawnego działania urządzeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego i nawierzchni oraz w aktualnym stanie niniejszego regulaminu.

Postanowienia niniejszego regulaminu mają zastosowanie tak do taboru licencjonowanego przewoźnika jak i dzierżawionego lub stanowiącego własność użytkownika bocznicę.

#### **2. Podstawa opracowania regulaminu pracy transportu kolejowego.**

1. Ustawa z dn. 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym – tekst jednolity – Dz. U. Nr 16 poz. 94 z 2007r. z późniejszymi zmianami.
2. Ustawa z dn. 25 czerwca 2009r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym – Dz. U. Nr 214 poz. 1658 z dnia 16 grudnia 2009r.
3. Ustawa z dn. 15 listopada 1984r. Prawo przewozowe – tekst jednolity – Dz. U. Nr 50 poz. 601 z 2000r.
4. Rozporządzenie Ministra Transportu z dn. 12 marca 2007r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – Dz. U. Nr 57 poz. 388 z dnia 02 kwietnia 2007r. z późniejszymi zmianami.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2008r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokość tych opłat i trybu ich pobierania – Dz. U. Nr 47 poz. 276 z dn. 19 marca 2008r.
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 05 lipca 2004r. w sprawie sposobu ustalania opłat za czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie interoperacyjności kolei – Dz. U. Nr 169 poz. 1772 z dn. 30 lipca 2004r.

7. Rozporządzenie Ministra Transportu z dn. 30 kwietnia 2007r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych – Dz. U. Nr 89 poz. 593 z dn. 21 maja 2007r.
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 07 sierpnia 2008r. 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 – Dz. U. Nr 153 poz. 955 z dn. 22 sierpnia 2008r.
9. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 151 poz. 987 z dnia 15 grudnia 1998r.
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 27 lutego 2009r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej – Dz. U. Nr 35 poz. 274 z dnia 05 marca 2009r.
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji – Dz. U. Nr 172 poz. 1444 z dn. 09 września 2005r.
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 października 2005r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych – Dz. U. Nr 212 poz. 1771 z dnia 28 października 2005r.
13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 października 2005r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych – Dz. U. Nr 212 poz. 1772 z dnia 28 października 2005r. z późniejszymi zmianami.
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 26 września 2003r. w sprawie wykazu typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych na które wydawane są świadectwa dopuszczenia do eksploatacji – Dz. U. Nr 175 poz. 1706 z dn. 08 października 2003r.
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 15 lutego 2005r. w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych – Dz. U. Nr 37 poz. 330 z dn. 04 marca 2005r.
16. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 16 sierpnia 2004r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe – Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z dn. 29 września 2004r. z późniejszymi zmianami.
17. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 30 kwietnia 2004r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego – Dz. U. Nr 103 poz. 1090 z dn. 01 maja 2004r. z późniejszymi zmianami.
18. Ustawa z dn. 31 marca 2004r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych – Dz. U. Nr 97 poz. 962 z dnia 01 maja 2004r. z późniejszymi zmianami.
19. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dn. 10 lutego 2010 w sprawie wytycznych do opracowania Regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez użytkownika.
20. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z dnia 5 grudnia 2003r. nr 207 poz. 2016 z późniejszymi zmianami).

21. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 kwietnia 2006r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. nr 80 poz. 563 z dnia 11 maja 2006r. z późniejszymi zmianami).

W regulaminie zamieszczono szczegółowe obowiązki pracowników zatrudnionych w transporcie kolejowym wynikające z w/w Rozporządzeń i przepisów oraz instrukcji o technice pracy manewrowej.

## **§ 2**

### **Nazwa, przeznaczenie i podstawa eksploatacji bocznicy.**

#### **1. Nazwa bocznicy.**

Normalnotorowa bocznicą stacyjną Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Ciechanowie, ul. Tysiąclecia 18, 06-400 Ciechanów nazywana w dalszej treści regulaminu w skrócie bocznicą „**PEC - Ciechanów**” Sp. z o.o. położona przy stacji Ciechanów.

#### **1.1. Przeznaczenie bocznicy .**

Bocznicą przeznaczoną i przystosowaną jest do :

- przyjmowania przesyłek wagonowych z ładunkiem węgla, mialu węglowego oraz koksu
- załadunku i wyładunku węgla, mialu węglowego oraz koksu

Przyjmowanie wagonów ze stacji PKP PLK Ciechanów jak również przekazywanie wagonów do tej stacji może odbywać się pojedynczo lub grupami wagonów w ramach ustalonego z licencjonowanym przewoźnikiem planu obsługi bocznicy.

#### **1.2. Podstawa eksploatacji bocznicy .**

Bocznicą eksploatowaną jest na podstawie :

- a) Bocznicą jest własnością prywatną i jest eksploatowana na podstawie Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji i prowadzenia ruchu kolejowego wystawionego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie.
- b) Umowy zawartej z Licencjonowanym Przewoźnikiem, która określa warunki związane z obsługą bocznicy.

#### **1.3. Współużytkownicy bocznicy.**

Współużytkowników bocznicy stacyjnej nie ma.

## **§ 3**

### **Położenie bocznicy.**

#### **1. Położenie bocznicy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia.**

Bocznicą „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. jest bocznicą stacyjną w dzielnicy przemysłowo – składowej w Ciechanowie, usytuowaną przy stacji Ciechanów. Odgałęzia się od toru stacyjnego Nr 18 rozjazdem Nr 5 w km 97,725 linii kolejowej nr 009 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny.

Od bocznicy „**PEC - Ciechanów**” **Sp. z o.o.** odgałęziają się tory do:  
- „**DELITISSUE**” **Sp. z o.o.** w Ciechanowie, ul. Mleczarska 31.

## **2. Miejsce usytuowania punktu zdawczo - odbiorczego.**

Punkt zdawczo – odbiorczy usytuowany jest na torze nr 901 bocznicy w km 3,900 kilometracji bocznicy i oznaczony jest tablicą z napisem "Punkt zdawczo – odbiorczy" ustawioną po prawej stronie toru nr 901 patrząc w kierunku jazdy.

## **3. Pochylenie podłużne torów bocznicy.**

Pochylenie podłużne torów bocznicy

- a) tor nr 18 od rozjazdu nr 5 wzniesienie 0,3 ‰ na całej długości,
- b) tor nr 102 od Wk 102 wzniesienie 0,3 ‰ na długości 112,6m, następnie wzniesienie 0,8 ‰ na długości 427m oraz spadek 3,8 ‰ na długości 288,4m
- c) tor nr 302 od rozjazdu nr 321 spadek 3,8 ‰ na długości 90,6m 0,5 ‰ na długości 439,4m oraz spadek 7,52 ‰ na długości 4,1m.
- d) tor nr 303 od rozjazdu nr 327 spadek 7,52 ‰ na całej długości toru,
- e) tor nr 701 od rozjazdu nr 621 spadek 7,52 ‰ na długości 117,9m , następnie spadek 2,5 ‰ na długości 135,5m , spadek 1,95 ‰ na długości 334,4m oraz w poziomie 0,0 ‰ na długości 84,3m.
- f) tor nr 702 od rozjazdu nr 721 poziom 0,0 ‰ na długości całego toru oraz przez wstawkę między rozjazdami nr 722 i 134,
- g) wstawka między rozjazdami nr 134 i 900 oraz rozjazd nr 900 poziom 0,0 ‰ na długości 17,1m, następnie wzniesienie 4,0 ‰ na długości 44,6m oraz wzniesienie 16,4 ‰ na długości 6,8m.
- h) tor nr 901 od rozjazdu nr 900 wzniesienie 16,4 ‰ na długości 109,5m, następnie wzniesienie 0,85 ‰ na długości 429,7m oraz poziom 0,0 ‰ na długości 286,9m (do końca bocznicy)

## **§ 4**

### **Charakterystyka techniczna bocznicy.**

- 1. Wykaz torów ze wskazaniem ich długości ogólnej i użytecznej, przeznaczenia i pojemności w wagonach towarowych.**

#### **OBJAŚNIENIE UŻYTYCH SKRÓTÓW:**

**U** - UKRES ROZJAZDU

**S** - STYK PRZEDIGLICOWY

**KO** - KOZIOŁ OPOROWY

**Wk** – WYKOLEJNICA

1. Ogólna długość bocznicy wynosi 4376,5m w tym:

- a) na gruncie PKP PLK SA - 2445,0m

Nr toru	Długość [m] na gruncie PKP
18	350
102	749
302	532
303	420
701	394 (część toru)

b) na gruncie bocznicy PEC – 1931,5m

Nr toru	Długość [m] na gruncie PEC
136	63,6
701	249,5 (część toru)
702	370,6
703	336,1
901	826,1
wstawka rozj. 722-723	17,1
wstawka rozj. 722-134	55,7
wstawka rozj. 134-900	12,8

c) Rzeczywista długość toru boczniczego nr 901 wynosi 826,1m a użyteczna 276m,

d) Maksymalna pojemność bocznicy, przy której możliwe są tylko jazdy między torami zdawczo-odbiorczymi bocznicy, a poszczególnymi torami, na których dozwolone jest odstawianie wagonów jest sumą pojemności użytecznych poszczególnych torów przy założeniu, że średnia długość wagonu towarowego wynosi 15 mb.

Maksymalna pojemność bocznicy wynosi 27 wagonów towarowych dwuosioowych lub 18 wagonów towarowych czteroosioowych.

## WYKAZ TORÓW I ICH POJEMNOŚĆ

Nr toru	Przeznaczenie	Długość ogólna toru w metrach			Długość użyteczna toru w metrach			Pojemność bocznicy w wagonach towarowych
		od	do	m	od	do	m	ilość
18	Dojazdowy do bocznicy	5	Wk102	350	U5	Wk102	333	-----
102	Dojazdowy do bocznicy	Wk102	321	749	Wk102	S321	720,4	-----
302	Dojazdowy do bocznicy	321	327	532	U321	U327	445,3	-----
303	Dojazdowy do bocznicy	327	621	420	S327	S621	420	-----
701	Dojazdowy do bocznicy	621	721	643,5	U621	S721	625,7	-----
702	Objazdowy dla przejazdu lokomotywy manewrowej	721	722	370,6	U721	U722	292,6	-----
703	Postojowy	721	723	336,1	U721	U723	247,6	-----
136	Tor żeberkowy	134	KO	63,6	U134	KO	5,5	-----
901	Dojazdowy, zdawczo-odbiorczy	900	KO w km 4,508	826,1	Punkt zdawczo-odbiorczy w km 3,900	KO	276	18 wagonów 4-osiowych 27 wagonów 2-osiowych



## 2. Rozjazdy i wykolejnice - ich działanie, sposób przestawiania, położenie zasadnicze.

Rozjazdy służą do przejścia taboru z jednego toru na drugi sąsiedni tor.

Rozjazd składa się z trzech zasadniczych części:

- zwrotnicy,
- szyn łącznych
- krzyżownic.

Zwrotnica składa się:

- z dwóch iglic
- z dwóch opornic.

Zwrotnice zaopatrzone są w zamknięcia nastawcze hakowe lub suwakowe, które mają za zadanie zapewnić przyleganie i przytrzymywanie iglicy dosuniętej do opornicy, co eliminuje niebezpieczeństwo przy poruszaniu się pojazdu na ostrze.

Zamknięcia nastawcze są rozpruwalne co oznacza, że pod naciskiem kół pojazdu na odsuniętą iglicę przy jeździe z ostrza na nieprawidłowo ułożoną zwrotnicę nastąpi jej przełożenie.

W położeniu zasadniczym prawa iglica jest dosunięta i przytrzymywana hakiem zachodzącym całkowicie za opórkę /co najmniej na długości 60 mm i nie przechodzi poza nią więcej niż 5 mm /, a lewa iglica jest odsunięta od opornicy o 140 mm.

Podczas przestawiania zwrotnicy wyróżnia się trzy fazy:

- **w pierwszej fazie** pręt nastawczy przesuwają się o 70 mm, hak iglicy dosuniętej schodzi z opórki, a iglica odsunięta zbliża się do opornicy o 70 mm.
- **w drugiej fazie** przestawiania, pręt nastawczy wykonuje dalszy skok o 70 mm, iglica dosunięta odsuwa się od opornicy o 70 mm, a iglica pierwotnie odsunięta dosuwa się całkowicie do opornicy,
- **w trzeciej fazie** pręt nastawczy wykonuje dalszy skok o 70 mm jedna iglica odsuwa się od opornicy o dalsze 70 mm, a przy iglicy dosuniętej hak zachodzi za opórkę i przytrzymuje ją w stanie dosuniętym do opornicy.

Działanie zamknięć nastawczych suwakowych jest podobne do działania zamknięć hakowych, w zespole zamknięć suwakowych zamiast ściąg iglicowego wbudowany jest suwak, a zamiast haka wbudowano klamrę, która zachodzi za suwak 46 mm przy skoku iglic 160 mm. Klamra jest unieruchomiona krawędzią oporową suwaka i skośnym zewnętrznym obrzeżem prowadnicy. Przestawianie zwrotnicy następuje również w trzech fazach.

Ręcznego przestawiania zwrotnic dokonuje się za pomocą zwrotnika z przeciwcieżarem tzw. przeciwwagą.

## 3. Latarnie zwrotnicowe.

Do sygnalizowania położenia zwrotnicy, stosowane są wskaźniki wykonane w kształcie latarń lub atrapy latarni umożliwiające dostateczną widoczność.

Przy przełożeniu ciężarka z dźwignią nastawczą przy zwrotnicach rozjazdów latarnia lub atrapa obraca się o 90°.

#### 4. Wskaźniki na zwrotnicach.

Wskaźniki na zwrotnicach /Wz/ rozjazdów zwyczajnych są następujące:

- **Wz 1** "zwrotnica nastawiona w kierunku prostym dla jazdy na ostrze lub z ostrza" ( biały prostokąt na czarnym tle, widoczny zarówno od strony ostrza iglicy, jak i od strony krzyżownicy),
- **Wz 2** "zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, jazda na ostrze" (biała strzałka na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca zwrotny kierunek jazdy, jeżeli patrzeć od strony ostrza iglicy),
- **Wz 3** "zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, jazda z ostrza w kierunku zwrotnym, (biała okrągła tarcza na czarnym tle patrząc od strony krzyżownicy).

#### 5. Oględziny rozjazdów.

Oględziny rozjazdów przeprowadza się celem stwierdzenia czy w rozjazdach nie występują części pęknięte, wykruszone lub uszkodzone w inny sposób, oraz inne usterki lub odkształcenia grożące naruszeniem prawidłowego działania rozjazdu lub zamknięć nastawczych.

Podczas oględzin rozjazdów należy sprawdzić:

- a/ ogólny stan rozjazdu pod względem utrzymania go w porządku i czystości, a szczególnie żłobków w krzyżownicy i w kierownicach oraz wolnych przestrzeni między iglicami i opornicami,
- b/ stan iglic ze szczególnym uwzględnieniem czy nie mają wyszczerbień lub pęknięć zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
- c/ stan przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
- d/ stan i właściwe działanie zamknięć nastawczych,
- e/ stan zamocowania prętów nastawczych ściąągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
- f/ stan dokręcenia śrub i wkrętów,
- g/ stan nasmarowania zwrotnic,
- h/ stan oraz właściwe działanie wskaźników zwrotnicowych i wykolejnicowych,
- i/ stan urządzeń srk bezpośrednio współpracujących z rozjazdem /czy nie są uszkodzone, i czy są na właściwym miejscu/.
- j/ oznakowanie ukresów.

#### 6. Wykaz rozjazdów i wykolejnic bocznych.

Numery rozjazdów i wykolejnic	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania	Wypożenie	Oświetlenie	Uzależnienie
1	2	3	4	5	6
5	102	Mechanicznie przez nastawniczego CH-1	Latarnia	oświetlona	uzależniony z Wk102
421	302	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	nieuzależniona
321	302	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	

327	302	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	nieuzależniona
621	701	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	nieuzależniona
721	702	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	nieuzależniona
722	703	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	nieuzależniona
723	703	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	nieuzależniona
134	136	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	nieuzależniona
900	901	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	nieuzależniona
Wk 102	nałożona	Mechanicznie przez nastawniczego Ch-1	Latarnia	nieoświetlona	uzależniona z rozjazdem 5
Wk105	nałożona	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	uzależniona z rozjazdem 723
Wk106	nałożona	Ręcznie drużyna manewrowa	Latarnia	nieoświetlona	uzależniona z rozjazdem 722

## 7. Semaforey, tarcze zaporowe i manewrowe.

Na terenie bocznicy nie ma semaforów i tarcz manewrowych.

Tarcze zaporowe sygnały zamknięcia toru **Z-1** wskazujące sygnał „**Stój**” nieoświetlone usytuowane są:

- wskaźnik **Z-1** „**Stój**” oznaczający miejsce zatrzymania się czoła manewrującego taboru ustawiony jest na wysokości początku poduszki piaskowej przed kozłem oporowym znajdującym się na torze nr 901.

## 8. Wskaźniki .

Na terenie bocznicy występują następujące wskaźniki:

- wskaźniki **W-17** oznaczające miejsce przy zbiegających się torach, dokąd tor wolno zająć tabor (słupek biało-czerwony) ustawione w ukresie rozjazdów nr 5; 421; 321; 327; 621; 721; 722; 723; 134 i 900 między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów w miejscu, gdzie odległość między osiami torów wynosi 3,5m.

## 9. Tarcze D – 1 ”Stój”

Sygnał D-1 "Stój" dawany jest tarczą zatrzymania (prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką) w osi toru w razie usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu wymagających zamknięcia toru (w całości lub jego części) albo rozjazdu.

## 10. Tablice.

Tablica "Punkt zdawczo-odbiorczy" ustawiona jest po prawej stronie toru Nr 901 w kilometrze 3,900 kilometracji bocznicy.

## 11. Urządzenia na przejazdach.

Kategoria przejazdu	Kilometr przejazdu	Miejsce i rodzaj skrzyżowania	Osygnalizowanie i obsługa przejazdu
Kat. D	Km 3,746	W odległości 59m od rozjazdu nr 900 na torze 901 - jednotorowy niestrzeżony	Znaki drogowe „STOP”, krzyże św. Andrzeja – drużyna manewrowa przewoźnika
Kat. A	Km 97,630	Na torze dojazdowym w odległości 95m od początku bocznicy	Nastawniczy Ch-1
Kat. A	Km 96,667	Na torze dojazdowym w odległości 1058m od początku bocznicy	Dróżnik przejazdowy
Kat. A	Km 95,419	Na torze dojazdowym w odległości 2306m od początku bocznicy	Dróżnik przejazdowy

## 12. Łączność.

Łączność z bocznica „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. utrzymywana jest za pomocą pocztowej sieci telefonicznej:

- a) telefon nr (23) 6732495 przedstawiciel bocznicy,
- b) telefon nr (23) 6732527 przedstawiciel firmy ochroniarskiej „ESCORT”

## 13. Oświetlenie zewnętrzne na torach bocznicy.

Tor zdawczo - odbiorczy i punkty na i wyładunkowe w porze ciemnej są oświetlane światłem elektrycznym. Oświetlenie zapewnia dostateczną widoczność przy obsłudze punktów na i wyładunkowych na bocznicy.

Za włączanie i wyłączanie oraz prawidłowe funkcjonowanie oświetlenia elektrycznego na terenie bocznicy odpowiedzialny jest wyznaczony pracownik bocznicy.

## 14. Urządzenia wyładunkowe.

Wyładunek wagonów odbywa się mechanicznie za pomocą:

- a) Suwnicowej wyładowniki wagonów,
- b) Samochodowej maszyny przeładunkowej MPS-200,
- c) Maszyny do rozładunku wagonów JS 160W TAB.

## 15. Rampy.

Bocznica nie posiada ramp ładunkowych

## 16. Wagi wagonowe.

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

## 17. Magazyny

Bocznica nie posiada magazynów, przy torze nr 901 jest usytuowany plac składowy węgla o długości 282 metry i szerokości 100 metrów

## **§ 5**

### **Urządzenia trakcyjne.**

#### **1. Lokomotywy.**

Bocznica nie posiada własnych lokomotyw. Obsługa bocznicy dokonywana jest lokomotywami licencjonowanego przewoźnika. Do obsługi bocznicy ze względu na małe promienie łuków może być używana tylko lokomotywa SM-42

## **§ 6**

### **Techniczne warunki obsługi bocznicy.**

#### **1. Ilość wagonów jaką można jednorazowo podstawić na tor zdawczo - odbiorczy.**

Z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo-odbiorczego nr 901 licencjonowany przewoźnik może jednorazowo podstawić dla firmy „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. maksymalnie 18 wagonów towarowych 4 - osiowych lub 27 wagonów towarowych 2 - osiowych .

#### **2. Ilość obsług oraz czy obsługa może się odbywać w porze nocnej.**

Obsługa bocznicy lokomotywą licencjonowanego przewoźnika odbywa się zgodnie z planem obsługi bocznicy wynikającym z Umowy zawartej z licencjonowanym przewoźnikiem. Plan obsługi opracowany jest przy każdorazowym zawieraniu Umowy. Ilość dokonywanych obsług wynika z zawartych Umów. Ograniczeń co do pory obsługi bocznicy nie ma. Tor zdawczo - odbiorczy w okresie złej widoczności i w porze ciemnej, jest oświetlony elektrycznie przez użytkownika bocznicy.

Pozaplanowa obsługa (lub wjazd lokomotywy manewrowej licencjonowanego przewoźnika ) na punkt zdawczo - odbiorczy bocznicy jest dozwolona po uzgodnieniu takiej obsługi lub jazdy z przedstawicielem bocznicy.

#### **3. Największy dopuszczalny nacisk osi taboru na szyny.**

Największy dopuszczalny nacisk osi taboru na szyny toru zdawczego i odbiorczego przy uwzględnieniu:

- nawierzchni z szyn typu S – 42 z jakiej zbudowane są tory bocznicowe
- maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego, bocznego i powierzchni tocznej szyn
- maksymalnego rozstawu podkładów co 65 cm
- maksymalną prędkość jazdy 15 km/h
- największy dopuszczalny nacisk taboru na szynę wynosi 20,0 ton/oś przy przepisowym utrzymaniu torów

#### **4. Dopuszczalny rozstaw osi skrajnych wagonów, które mogą kursować po torach bocznicy.**

Biorąc pod uwagę promienie łuków i dopuszczalny nacisk osi taboru na szyny po torach bocznicowych mogą kursować wagony o dowolnym rozstawie osi skrajnych.

## **5. Miejsce do którego mogą dojeżdżać lokomotywy licencjonowanego przewoźnika .**

Lokomotywa licencjonowanego przewoźnika dokonująca obsługi bocznicy może jeździć po wszystkich torach bocznicy.

## **6. Serie lokomotyw dla których, ze względów technicznych wjazd na bocznice jest zabroniony.**

Do obsługi bocznicy oraz do obsługi torów na bocznicy mogą wjeżdżać tylko lokomotywy SM-42 o nacisku do 20 ton/oś ze względu małych promieni łuków. Do obsługi bocznicy nie mogą być używane lokomotywy trakcji elektrycznej.

## **7. Sposób postępowania z wagonami o przekroczonej skrajni i towarami niebezpiecznymi.**

Wagony o przekroczonej skrajni (Rosja) mogą być podstawiane na tor na i wyładunkowy nr: 901 , z zachowaniem pełnej ostrożności a mianowicie:

- prędkość jazdy manewrowej należy bezwzględnie ograniczyć do 3 km/h podczas przejazdu obok rampy
- niedozwolone jest sprzęganie i rozprzęganie taboru podczas jazdy
- drużyna manewrowa bezwzględnie musi znajdować się od strony prawej w kierunku jazdy
- pod żadnym pozorem nie wolno drużynie manewrowej iść obok przetaczanego taboru podczas przejazdów obok ramp i magazynów.

**Na torach bocznicy „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. nie dokonuje się rozładunku i załadunku towarów niebezpiecznych.**

### **§ 7**

#### **Sposób postępowania przy obsłudze toru zdawczo – odbiorczego.**

##### **1. Obsługa toru zdawczo–odbiorczego przez lokomotywę przewoźnika .**

Wagony przeznaczone dla bocznicy „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. na stacji Ciechanów przyprowadzane są pociągami zdawczymi lub w zwartych składach i wstawiane na tor zdawczo – odbiorczy nr 901, gdzie następuje przekazanie ich dla przedstawiciela bocznicy.

O wjeździe lokomotywy licencjonowanego przewoźnika na tor zdawczo – odbiorczy nr 901 w czasie przewidzianym planem obsługi bocznicy, przewoźnik jest obowiązany powiadamiać właściciela bocznicy „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o.

Po otrzymaniu zawiadomienia o wjeździe lokomotywy, tor zdawczo-odbiorczy powinny być przygotowany do obsługi przed każdorazowym wjazdem lokomotywy, nie później jednak niż na 15 minut przed planową obsługą. Przygotowanie toru zdawczo-odbiorczego polega na sprawdzeniu czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu. W przypadku odchyień od czasu przewidzianego planem obsługi bocznicy, która ma być dokonana z opóźnieniem względnie przed czasem lub dodatkowo, przedstawiciel licencjonowanego przewoźnika powiadamia o tym telefonicznie przedstawiciela bocznicy i uzgadnia godzinę przyjazdu.

## **2. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na torach dojazdowych do bocznicy.**

1. Po przygotowaniu przez drużynę manewrową na torach stacyjnych stacji Ciechanów składu manewrowego do obsługi bocznicy, kierownik manewrów powiadamia o tym dyżurnego ruchu stacji Ciechanów, który telefonicznie powiadamia upoważnionego pracownika bocznicy o zamierzonej obsłudze bocznicy.
2. Upoważniony pracownik bocznicy po otrzymaniu powiadomienia o planowej obsłudze, bierze klucz od bramy, otwiera ją i zabezpiecza hakami przed samoczynnym zamknięciem. Następnie zgłasza telefonicznie dyżurnemu ruchu gotowość bocznicy do obsługi.
3. Kierownik manewrów omawia plan pracy manewrowej z dyżurnym ruchu dysponującym stacją Ciechanów w zakresie związanym z obsługą bocznicy, pobiera z nastawni wykonawczej CH-1 klucze od zamków zwrotnicowych do obsługi rozjazdów na torach dojazdowych do bocznicy.
4. Dyżurny ruchu stacji Ciechanów powiadamia dróżników przejazdowych ( przejazdy kat. A w km 97,630; 96,667; 95,419) o mającej się odbyć jeździe manewrowej torami dojazdowymi do bocznicy.
5. Po ułożeniu przez nastawniczego nastawni CH-1 drogi przebiegu i podaniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona”, następuje jazda składu manewrowego torami dojazdowymi w kierunku bocznicy.
6. Podczas jazdy na i z bocznicy drużyna manewrowa zobowiązana jest ułożyć oraz sprawdzić drogę przebiegu na torach dojazdowych nr 18, 102, 302, 303, 701, 702, 703, 136 oraz 901 - poprzez ręczne obsłużenie rozjazdów nr 721 i 722.
7. Przed daniem sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się czy manewrowy dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz czy nie ma przeszkód na uruchomienie taboru ( płozy pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych).
8. Do obowiązków drużyny manewrowej podczas układania drogi przebiegu należy:
  - sprawdzenie stanu zamknięć nastawczych oraz stanu przylegania iglic do opornic podczas układania drogi przebiegu,
  - sprawdzenie czy nie ma usterek lub odkształceń stanowiących zagrożenie dla prawidłowego działania rozjazdu oraz zamknięć nastawczych,
  - sprawdzenie czy nie ma części wykruszonych lub uszkodzonych.
9. Wagony lub grupy wagonów podstawiane na bocznicę „PEC – Ciechanów” Sp. z o.o. są ciągnięte z torów stacyjnych na tor postojowy bocznicy nr 703, a następnie pchane na punkt zdawczo – odbiorczy. Zabierane wagony z punktu zdawczo - odbiorczego są ciągnięte lokomotywą manewrową.
10. Podczas obsługi punktu zdawczo - odbiorczego bocznicy jazda składu manewrowego odbywa się na tor nr 703. Po zatrzymaniu składu kierujący manewrami poleca manewrowemu zakręcić hamulec ręczny pierwszego wagonu lub najbliższego, posiadającego czynny hamulec oraz obsłużenie rozjazdu nr 722, kierownik manewrów w tym czasie udaje się na lokomotywie torem nr 703 do rozjazdu nr 721, po obsłużeniu którego przestawia lokomotywę manewrową na koniec składu znajdującego się na torze 703. Po przestawieniu lokomotywy na skład manewrowy, włączeniu wagonów do hamulca zespolonego i odkręceniu hamulca ręcznego przez manewrowego na polecenie kierownika manewrów następuje pchanie wagonów po ułożonej i sprawdzonej drodze przebiegu na tor zdawczo – odbiorczy nr 901.

11. W przypadku znajdowania się wagonów na torze zdawczo - odbiorczym w pierwszej kolejności należy wagony te zabrać na tor objazdowy nr 702 a następnie podstawiać wagony z toru postojowy nr 703.
12. Przy torze nr 901 - od kozła oporowego w kierunku bramy wjazdowej - na długości 276m po lewej i prawej stronie znajduje się plac składowy węgla, przy którym należy zachować szczególną ostrożność.
13. Podczas jazd manewrowych przez przejazdy kolejowe (przejścia), miejsca gdzie pracują ludzie, maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał „Baczność”.

## **§ 8**

### **Warunki wykonywania pracy manewrowej na torach bocznicy.**

#### **1. Ogólne warunki wykonywania pracy manewrowej.**

1. Organizacja pracy manewrowej na terenie bocznicy podczas podstawiania i zabierania wagonów z punktu zdawczo - odbiorczego należy do kierującego manewrami – pracownika licencjonowanego przewoźnika.
2. Przed podaniem sygnału do wykonania ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien osobiście sprawdzić czy droga przebiegu dla jazdy manewrowej jest ułożona prawidłowo, oraz czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu pracowników, osób postronnych, taboru i urządzeń na bocznicy. Obowiązany jest on również zapoznać maszynistę lokomotywy w bezpośredniej rozmowie z planem pracy manewrowej oraz upewnić się o zrozumieniu przez nich wydanych poleceń do realizacji. Maszynista, gdy stwierdzi nieprawidłowość zagrażającą bezpieczeństwu, nie wykonuje wydanego polecenia, a o przeszkodach informuje kierującego manewrami.
3. Prędkość jazdy manewrowej po torach dojazdowych do bocznicy oraz na bocznicy po torze 901 nie może być większa niż 15 km/h.
4. Przy prowadzeniu pracy manewrowej, kierujący manewrami winien stale zwracać szczególną uwagę:
  - na należyte przyleganie iglic do opornic w celu uniknięcia dwutorowej jazdy taboru,
  - na prawidłowe nastawienie zwrotnic,
  - aby w czasie manewrów na torach nie znajdowały się osoby nie biorące udziału w pracy manewrowej lub osoby postronne,
  - tabor stojący na sąsiednich torach, czy nie znajduje się przed ukresami torów,
  - czy w bezpośrednim sąsiedztwie toru nie są złożone materiały mogące spowodować uszkodzenia lub wykolejenia taboru lub być powodem wypadku z pracownikiem,
  - czy pod kołami wagonu, który ma być przetoczony, nie znajdują się płozy hamulcowe lub inne przeszkody. W razie niemożności usunięcia płozy hamulcowej, należy z zachowaniem wyjątkowych ostrożności, po uprzedzeniu maszynisty, wykonać odpowiedni ruch taborem,
  - aby sprzęganie i rozprzęganie taboru odbywało się tylko na postoju,
  - aby wagony w stanie zahamowanym nie były przetaczane,
  - na bezwzględne doprowadzenie rozjazdów do zasadniczego położenia po zakończonej jeździe manewrowej.

Niezależnie od powyższego, kierownik manewrów powinien stale znajdować się po stronie maszynisty i w odległości od niego zapewniającej ustne porozumiewanie się.



5. Przy zabieraniu wagonów z punktu na i wyładunkowego należy uprzednio sprawdzić czy:
  - wagony zostały równomiernie obciążone ładunkiem,
  - wagony nie zostały przeciążone ponad ich nośność,
  - na wagonach otwartych ładunek nie wystaje poza skrajnię,
  - czy na wagonach samowyładowniczych kłapy są zamknięte, czy zasuwki są odpowiednio zabezpieczone oraz czy bolce zabezpieczające mechanizm wywrotnicy są właściwie założone.
6. Przy spychaniu wagonów, bez względu na cel takiej jazdy lub miejsce, zawsze na pierwszym spychanym wagonie winien znajdować się pracownik drużyny manewrowej dla obserwowania drogi jazdy i sygnalizowania prędkości oraz koniec jazdy.
7. Przy dojeżdżaniu do wagonów należy prędkość jazdy zmniejszyć do 3 km/h, a w porze ciemnej i podczas silnej mgły przed pierwszym wagonem stojącej grupy wagonów, powinien znajdować się pracownik drużyny manewrowej z oświetloną ręczną latarką sygnałową.  
Przy obsłudze punktów ładunkowych, w toku dokonywania operacji ładunkowych, należy uprzednio powiadomić pracowników wykonujących pracę ładunkową o mającej odbyć się obsłudze w celu zagwarantowania ich bezpieczeństwa oraz usunięcia przyborów ładunkowych i urządzeń, które mogłyby stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

Maszynista lokomotywy obowiązany jest podczas jazdy stale śledzić:

- czy droga przebiegu jest właściwie ułożona,
- czy na torze nie znajdują się ludzie,
- czy na sąsiednich torach wagony nie wystają poza ukresy,
- czy sygnały podawane są tylko przez kierującego manewrami.

Powyższe obowiązuje również i kierującego manewrami, przed podaniem sygnału na uruchomienie taboru.

## **2. Obsada drużyny manewrowej, na czyje polecenie wykonuje ruchy manewrowe.**

Obsadę drużyny manewrowej stanowi obsada pociągu zdawczego PKP CARGO lub innego licencjonowanego przewoźnika.

Ruchy manewrowe wykonywane są na polecenie kierownika manewrów lub wyznaczonego przez niego manewrowego po zapoznaniu jego i maszynisty z planem pracy manewrowej.

## **3. Prędkość jazd manewrowych.**

Manewry należy wykonywać z prędkością bezpieczną z zachowaniem należytej ostrożności tak, by nie ucierpieli ludzie i tabor, a ładunek nie uległ uszkodzeniu lub przesunięciu. Z uwagi na krótkie odcinki torów i inne utrudnienia jak: przejazdy w poziomie szyn, zabudowania zakładowe, łuki o małych promieniach itp. prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać:

- 3 km/h przy przetaczaniu wagonów z przekroczoną skrajnią ładunkową,
- 5 km/h przy jeździe po innych torach i rozjazdach bocznicy.

W razie niekorzystnych warunków atmosferycznych /silne opady śniegu, deszczu, mgła/ oraz podczas dojazdu lokomotywy lub grupy manewrowej do stojących wagonów, prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 3 km/h. Ograniczenie maksymalnej prędkości jazd manewrowych podczas przetaczania wagonów, jest szczegółowo określona w dalszych punktach niniejszego regulaminu.

#### **4. Podział bocznicy na rejony manewrowe.**

Bocznica stanowi jeden rejon manewrowy, obsługiwany przez jedną lokomotywę. Wykonywanie manewrów równocześnie przez dwie lokomotywy jest zabronione.

#### **5. Wykonywanie ruchów manewrowych.**

Wszelkie ruchy manewrowe należy wykonywać sposobem odstawczym. Odrzucanie wagonów na torze 901 bocznicy jest zabronione.

#### **6. Ograniczenia przy pchaniu wagonów.**

Jazdy manewrowe z wagonami pchanymi, należy wykonywać ze szczególną ostrożnością. Wagony powinny być połączone ze sobą i z lokomotywą. Prędkość jazdy manewrowej nie powinna przekraczać 3 km/h. Kierownik manewrów winien znajdować się na czole spychanej grupy tj. na stopniu pierwszego pchanego wagonu przy ścianie czołowej, zwrócony twarzą w kierunku jazdy, trzymając się ręką uchwyty wagonu. W razie braku stopnia na pierwszym wagonie Kierownik manewrów winien poprzedzać pchaną grupę manewrową w odległości około 30m idąc z boku przed czołem pchanego wagonu w kierunku jazdy po stronie stanowiska maszynisty, w łuku zaś po wewnętrznej stronie łuku i bacznie obserwować tor i przyległy teren, aby zatrzymać grupę manewrową w przypadku grożącego niebezpieczeństwa. Pracownik poprzedzający grupę manewrową powinien posiadać przepisowe przybory sygnałowe:

- w dzień - gwizdawkę ustną i żółtą chorągiewkę,
- w porze ciemnej lub złej widoczności - gwizdawkę ustną i latarkę z białym ciągłym światłem zwróconą w kierunku jazdy.

Przy dojeżdżaniu w porze ciemnej do stojącego taboru w celu połączenia, przy czole stojącego taboru, powinien znajdować się pracownik i oświetlić latarką stojący tabor.

#### **7. Wykonywanie manewrów w warunkach złej widoczności.**

W czasie złych warunków atmosferycznych oraz w warunkach złej widoczności (poniżej 300m) należy ograniczyć prędkość jazd manewrowych do 3 km/h. Maszynista lokomotywy oraz drużyna manewrowa powinni zachować jak największą ostrożność, nie wychylać się, nie przebywać na stopniach taboru od strony budowli, nie wskakiwać i nie wyskakiwać z taboru będącego w ruchu oraz zwracać uwagę na ludzi znajdujących się w pobliżu i w sąsiedztwie torów.

#### **8. Znajdowanie się lokomotywy między wagonami w czasie manewrów.**

Lokomotywa nie może znajdować się między wagonami w czasie wykonywania pracy manewrowej na bocznicy.

#### **9. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki.**

Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, podwieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki i sprzęgów śrubowych na haki należy do obowiązków kierującego manewrami licencjonowanego przewoźnika. Z uwagi na bezpieczeństwo pracowników wykonywanie powyższych czynności na bocznicy może być wykonywane tylko podczas postoju taboru.

## **10. Kto i na czyje polecenie nastawia zwrotnice i wykolejnice.**

Zwrotnice znajdujące się na terenie bocznicy w czasie wykonywania manewrów nastawia kierujący manewrami - pracownik licencjonowanego przewoźnika. Natomiast zwrotnice znajdujące się na torach stacyjnych, podczas wykonywania manewrów przez lokomotywę licencjonowanego przewoźnika na tych torach obsługuje i nastawia dyżurny ruchu lub nastawniczy stacji Ciechanów.

Kierownik manewrów - pracownik licencjonowanego przewoźnika przed obsługą bocznicy zgłasza się do dyżurnego ruchu na nastawnię dysponującą i uzgadnia plan pracy manewrowej związanej z obsługą bocznicy. Nastawniczy z nastawni wykonawczej Ch-1 na polecenie dyżurnego ruchu zgodnie z omówionym planem pracy otwiera wykolejnicę Wk102 i po zdjęciu jej z toru nastawia rozjazd nr 5 w położenie w kierunku bocznicy i podaje sygnał na jazdę do obsługi bocznicy, natomiast wjazd lokomotywy obsługującej bocznice na tory stacyjne odbywa się na sygnał ręczny podany przez nastawniczego z nastawni Ch-1.

## **11. Sposób postępowania lokomotywy bocznicowej przy wjeździe na tory PKP PLK.**

Właściciel bocznicy nie posiada własnej lokomotywy.

## **12. Warunki przetaczania wagonów siłą ludzką lub pojazdem drogowym.**

1. Silnikowym pojazdem drogowym lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych 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:
  - 1) 5 km/h – w razie przetaczania drogowym pojazdem silnikowym,
  - 2) 3 km/h – w razie przetaczania innymi wymienionymi środkami.
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 co najmniej 2,5m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia pojazdów kolejowych, a umożliwiając natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby.
5. Kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów ani manewrowego.
6. W przypadku przetaczania pojazdów kolejowych na pochyleniu większym niż 2,5 ‰ środkami wymienionymi w ust.1, niezależnie od środków stosowanych do zatrzymywania pojazdów kolejowych, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku założyć płóz hamulcowy.
7. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być ze sobą sprzęgnięte.
8. Nie wolno uderzać odprężeniem w stojący tabor w celu jego uruchomienia.
9. Kierownik manewrów wykonujący manewry bez użycia pojazdu trakcyjnego powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony oraz złożyć egzamin w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami.
10. 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.

***Prędkość przetaczanych wagonów nie może przekraczać 3 km/h i powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany.***

***Nie należy przetaczać wagonów w/w sposobami w przypadku pochylenia lub spadku toru powyżej 2,5 ‰.***

***Pchanie lub ciągnięcie wagonu za zderzaki jest zabronione.***

### **13. Przetaczanie wagonów z ładunkiem o przekroczonej skrajni.**

Ładunek o przekroczonej skrajni ładunkowej jest to ładunek, którego szerokość i wysokość po załadowaniu na wagon nie mieści się w obowiązujących granicach skrajni ładunkowej PKP oraz ładunek, który w czasie znajdowania się na wagonie na łuku ze względu na długość lub kształt wystaje w bok więcej niż 25 cm i w pionie poza obowiązującą na kolei skrajnię ładunkową. Wagony z takimi ładunkami należy przetaczać ze szczególną ostrożnością i z prędkością nie przekraczającą 3 km/h. Wagony z takim ładunkiem należy przetaczać łagodnie, unikając szarpnięć i raptownych zatrzymań, aby nie spowodować przesunięcia ładunku na wagonie. Dla zapewnienia osobistego bezpieczeństwa nie wolno pracownikom drużyny manewrowej oraz innym osobom zajmować miejsca w wagonie z ładunkiem o przekroczonej skrajni i przechodzić w bezpośredniej bliskości obok niego w czasie przetaczania. Nie wolno dokonywać sprzęgania i rozprzęgania wagonów z ładunkiem o przekroczonej skrajni podczas ruchu taboru. Czynności te można wykonywać tylko w czasie postoju.

### **14. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem.**

Po zakończeniu pracy manewrowej na torze nr 901 pozostawione na postój wagony powinny być zabezpieczone przed zbiegnięciem.

Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem dokonuje się przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie, przyjmując następujące zasady:

- w każdej stojącej grupie tabor powinien być sprzęgnięty pomiędzy sobą,
- oprócz sprzęgania, należy zahamować hamulcem ręcznym jeden wagon, gdy grupa połączonych wagonów nie przekracza 10 wagonów, gdy brak jest wymaganych hamulców ręcznych, skrajne koła grupy taboru lub pojedynczego wagonu, należy podklinować klinami podwójnymi, a w wyjątkowym przypadku płozami hamulcowymi,
- w razie braku jednego wagonu z czynnym hamulcem ręcznym, grupę tę należy zabezpieczyć płozem od strony, z której brak jest czynnego hamulca.

Zabezpieczenia wagonów podczas obsługi bocznicy dokonuje ustawiacz.

Płozy powinny posiadać cechę bocznicy „PEC- Ciechanów” Sp. z o.o. Poza cechą literową, wszystkie płozy winny posiadać kolejną numerację poczynając od cyfry „1”. Płozy uszkodzone winny być wycofane z eksploatacji. Nowe płozy wydane do eksploatacji otrzymują te same numery, jakie posiadały płozy wycofane.

Po zakończeniu pracy manewrowej płozy powinny być poukładane na ławach płozowych.

### **15. Ilość płóz hamulcowych i klinów oraz miejsce ich rozmieszczenia.**

Bocznica wyposażona jest w 2 płozy hamulcowe koloru czerwonego

Płozy umieszczone są na stojaku przy tablicy z napisem „Punkt dawczo – odbiorczy”.

## **16. Ilość wagonów przetaczanych w jednej grupie bez obsadzania hamulców.**

Ilość i ciężar brutto przetaczanych wagonów w jednej grupie po torach bocznic „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. zależna jest od profilu podłużnego torów bocznicowych, sprawności technicznej i siły pociągowej używanej do pracy lokomotywy manewrowej.

Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba osi bez czynnych hamulców wagonowych i ma być hamowany hamulcem zespolonym, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców. Tory bocznic są położone w poziomie, w jednej grupie można przetaczać 10 wagonów

Za przestrzeganie poniższych postanowień bezpośrednią odpowiedzialność ponosi kierownik manewrów i pośrednio maszynista lokomotywy.

## **17. Sposób w jaki wagony powinny być zdawane dla przewoźnika .**

Użytkownik bocznic „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. nie jest obowiązany do grupowania zdawanych wagonów, własną trakcją w/g stacji przeznaczenia i kierunku przewozu. Wszystkie wagony zgłoszone do zabrania, na torze odbiorczym winny być sprzęgnięte i połączone sprzęgami hamulcowymi. Ponadto wagony skrajne muszą być zahamowane hamulcami ręcznymi, a w razie ich braku pod skrajne koła z obu stron przekazywanej grupy należy włożyć podwójne kliny sprzężone lub płozy hamulcowe. Za wykonanie powyższego odpowiedzialny jest kierownik bocznic zdający wagony PKP Cargo lub innemu licencjonowanemu przewoźnikowi na punkcie toru dawczego - odbiorczego.

## **18. Porządek podstawiania i zabierania wagonów z i na bocznicę.**

Dyżurny ruchu stacji Ciechanów zawiadamia użytkownika bocznic o nadejściu wagonów oraz o czasie podstawiania, a wagony podstawia w planowych obsłudgach bez dodatkowego powiadomienia. O ile obsługa bocznic byłaby opóźniona ponad 2 godziny wówczas dyżurny ruchu stacji Ciechanów powinien przed dokonaniem obsługi porozumieć się z odbiorcą wagonów w celu uzyskania następującej informacji: kiedy i w jakich godzinach wagony zostaną podstawione poza planową obsługą. Po takim uzgodnieniu dyżurny ruchu stacji Ciechanów podstawia wagony na tor bocznicowy nr 901.

Drużyna pociągowa przewoźnika powinna składać się z jednoosobowej drużyny trakcyjnej oraz z dwuosobowej drużyny manewrowej.

## **19. Warunki przejazdu taboru przez: bramy, przejazdy drogowe, obok ramp, magazynów i innych punktów ładunkowych.**

W czasie jazdy manewrowej przez przejazd kat. D w km 3,746 na tym przejeździe powinien znajdować się pracownik drużyny manewrowej i dozorować przejazd na miejscu oraz zatrzymać zbliżające się pojazdy drogowe i pieszych do czasu przejazdu składu manewrowego. Maszynista po zatrzymaniu się przed przejazdem i po otrzymaniu sygnału Rm-1 „Do mnie” od kierownika manewrów podaje sygnał Rp1 „Baczność” i rozpoczyna jazdę z prędkością 5 km/h

Wjazd oraz wyjazd taboru manewrowego na i z bocznic odbywa się przez bramę wjazdową obsługiwaną przez pracownika bocznic. Skrzydła bramy wjazdowej posiadają urządzenia do zabezpieczenia ich przed samoczynnym poruszeniem się po otwarciu. Pracownik obsługujący bramę odpowiedzialny jest za należyte zabezpieczenie skrzydeł bramy przed samoczynnym poruszeniem się w czasie przejazdu przez nią składu manewrowego. Kierownik manewrów licencjonowanego

przewoźnika przed każdorazowym przejazdem przez bramę, obowiązany jest sprawdzić, czy skrzydła bramy są zabezpieczone i nie stwarzają zagrożenia bezpieczeństwa osobistego pracowników.

Podczas podstawiania wagonów na bocznice kierownik manewrów lub manewrowy powinien znajdować się na stopniach bocznych pierwszego wagonu pchanego składu manewrowego lub lokomotywy ciągniętego składu manewrowego oraz obserwować drogę przejazdu.

Dojazdy lokomotywą luzem lub z wagonami do rampy bocznej lub punktów ładunkowych muszą być dokonywane ze szczególną ostrożnością. Pracowników tam zatrudnionych kierownik manewrów osobiście lub poprzez manewrowego ostrzega o zamierzonym dojeździe taboru kolejowego do miejsca ich pracy.

W czasie podstawiania wagonów pod rampę lub na punkty ładunkowe kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy, powinien znajdować się z przyborami sygnałowymi obok składu manewrowego po stronie rampy lub punktu ładunkowego. Należy uważać, aby nikt nie znalazł się pomiędzy składem manewrowym a rampą i w razie potrzeby podawać sygnały maszyniście.

Podczas zabierania wagonów z punktów ładunkowych należy sprawdzić, czy części ruchome wagonów są pozakładane na wagony, drzwi wagonów są pozamykane, sprzęt i przybory ładunkowe są odsunięte poza skrajnie ładunkową wagonów. Każdorazowe uruchomienie taboru musi być uzgodnione z operatorem urządzenia ładunkowego.

## **§ 9**

### **Postępowanie przy przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów pod względem technicznym i ekspedycyjno – handlowym.**

#### **1. Obsługa bocznic pod względem ekspedycyjnym.**

Załatwianie spraw ekspedycyjnych związanych z przybyciem i nadaniem przesyłek wagonowych dokonuje ekspedytor licencjonowanego przewoźnika.

Na bocznicę stacyjnej „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. załatwianie spraw ekspedycyjnych należy do kierownika bocznic.

#### **2. Sposób postępowania przy podstawianiu wagonów.**

Wagony przybyłe na stację Ciechanów z przeznaczeniem na bocznice „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. podstawiane są przez drużynę manewrową licencjonowanego przewoźnika w godzinach przewidzianych zawartą umową na tor Nr 901 na podstawie sporządzonego wykazu zdawczego na drukach PKP serii R-25/26.

Wagony przekazuje ze strony licencjonowanego przewoźnika kierownik manewrów. Do przyjmowania i przekazywania wagonów ze strony bocznic „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. zobowiązany jest kierownik bocznic. Sprawdzanie i przekazywanie wagonów winno być przeprowadzane sprawnie i szybko tak, aby postój wagonów w tym czasie był jak najmniejszy.

Kierownik bocznic „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. przyjmujący wagony od licencjonowanego przewoźnika przy współudziale kierownik manewrów idąc wzdłuż wagonów winien sprawdzić :

- czy numery wagonów są zgodne z numerami wpisanymi do wykazu R-25/26,
- czy na wagonach krytych ładownych plomby są nienaruszone,
- czy przewietrzniki i luki są zamknięte,
- czy w ścianach bocznych, podłodze i dachu wagonu nie ma otworów

- czy na wagonach odkrytych ładunek nie wykazuje śladów uszkodzeń lub braku ładunku, albo czy nie grozi rozsypaniem,
- czy są wszystkie kłonicie wg liczby gniazd w pomoście wagonu oraz łańcuchy,
- czy przy wagonach nie ma uszkodzeń lub braków technicznych,
- czy są w komplecie sprzęgi hamulcowe po dwa przy każdym wagonie,
- czy są sprzęgła ciągłowe, zderzaki, maźnice i widły maźnicze oraz budki hamulcowe i nie mają pęknięć złamań lub uszkodzeń,
- czy deski w ścianach wagonów nie są pęknięte lub wyłamane

Powyższego sprawdzenia należy dokonać najpierw z jednej strony przyjmowanej grupy wagonów, a później z drugiej. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości i braki techniczne należy odnotować we wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego R-25/26, a zapis ten powinni podpisać:

- ze strony „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. - kierownik boczniczy
- ze strony licencjonowanego przewoźnika - kierownik manewrów.

Na podstawie tego wykazu, ustala się odpowiedzialność stron przy wszelkiego rodzaju roszczeniach. Wagonów próżnych, przy których stwierdzono poważniejsze usterki lub braki techniczne, zagrażające bezpieczeństwu ruchu, albo braki luźnych części, kłonic, krat, zastaw zbożowych uniemożliwiających prawidłowy załadunek towaru przyjmować nie należy. Takie wagony należy z wykazu zdawczego wykreślić, odnotować przyczynę i zwrócić licencjonowanemu przewoźnikowi. Po sprawdzeniu i przyjęciu wagonów kierownik „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. kwituje ich odbiór na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego. Jeden egzemplarz wykazu zdawczego zatrzymuje kierownik manewrów licencjonowanego przewoźnika zdający wagony, a drugi egzemplarz odbiera kierownik „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. przyjmujący wagony. Z chwilą przyjęcia i pokwitowania wagonów ochrona przesyłek przed uszkodzeniem lub kradzieżą oraz odpowiedzialność za ujawnione później braki lub uszkodzenia techniczne wagonów przechodzi na pracowników „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o.. Nie dopełnienie obowiązku i nieobecność kierownika „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. na torze zdawczo-odbiorczym podczas podstawiania wagonów przez drużynę manewrową licencjonowanego przewoźnika, upoważnia kierownika manewrów przewoźnika do zapisu na wykazie tej nieobecności.

W takim przypadku odpowiedzialność za ujawnione później braki towaru i usterki techniczne spada na pracowników „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o.

### **3. Sposób postępowania przy przekazywaniu wagonów.**

Po zakończeniu czynności wyładunkowych, pracownik nadzorujący wyładunek winien sprawdzić czy wagony zostały należycie przygotowane do przekazania dla licencjonowanego przewoźnika, a mianowicie:

#### **wagony próżne:**

- czy są po rozładunku wymiecione i oczyszczone z pozostałości,
- czy części wagonowe jak kłonicie, łańcuchy, kraty są nałożone na właściwe miejsce, a zwisające druty obcięte,
- czy w wagonach krytych próżnych drzwi są zamknięte na pierwszy hak zarzutowy, co umożliwi sprawdzenie czystości wagonu,
- czy po rozładunku nie pozostał w wagonach towar.

Na trzy godziny przed upływem terminu planowej obsługi boczniczy, kierownik „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. powiadamia telefonicznie ekspedytora licencjonowanego przewoźnika o gotowości wagonów do zabrania z boczniczy. W czasie obsługi boczniczy, sporządzone wcześniej „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania” na druku serii PKP R-27/28 kierownik „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o.

doręcza kierownikowi manewrów licencjonowanego przewoźnika. Na torze odbiorczym, ustawiacz przewoźnika i kierownik „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. na podstawie „Zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania” R-27/28 sprawdzają wszystkie wagony pod względem technicznym i handlowym tj. stan techniczny wagonów i prawidłowość załadunku towarów. Stwierdzone nieprawidłowości i braki oraz wszelkie usterki techniczne powstałe przy wagonach na bocznicę są przez ustawiacza przewoźnika odnotowane na wszystkich egzemplarzach zawiadomienia R-27/28. Zapis ten powinien być podpisany przez kierownika „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. Po sprawdzeniu wagonów kierownik manewrów licencjonowanego przewoźnika potwierdza ich przyjęcie podpisem na wszystkich egzemplarzach zawiadomienia. Z chwilą przyjęcia i pokwitowania wagonów przez ustawiacza na torze zdawczo- odbiorczym, ochrona przed kradzieżą lub uszkodzeniem przesyłek, przechodzi na licencjonowanego przewoźnika .

#### **4. Tryb postępowania po stwierdzeniu uszkodzeń wagonów ( przesyłek ) lub innych nieprawidłowości.**

1. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia wagonów lub braku luźnych części przy wagonach zdawanych przez licencjonowanego przewoźnika na bocznicę, niezależnie od odnotowania tego faktu na wykazach R-25/26 pracownik przewoźnika sporządza protokół H-1428 i przekazuje go do właściciela celem wstecznego śledzenia i ustalenia miejsca uszkodzenia wagonów lub braku części wagonowych. Kierownik bocznicy w wykazach R-25/26 podaje stwierdzone uszkodzenia lub braki luźnych części. W przypadku zaistnienia takiej sytuacji i nie odnotowania jej przez pracowników licencjonowanego przewoźnika, zapis ten winien przyjąć do wiadomości zdający wagony ze strony przewoźnika – kierownik manewrów. Natomiast w przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub braku części przy wagonach zdawanych z bocznicy na kolej, pracownik na podstawie adnotacji w zawiadomieniach R-27/28 sporządza protokół H-1428 i dla przedstawiciela bocznicy „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. ustalenia wielkości szkody i podpisuje go. Jeden egzemplarz protokołu H-1428 przekazuje dla kierownika bocznicy jako podstawę do uregulowania należności szkodowych licencjonowanego przewoźnika wg obowiązującej taryfy.
2. Na wszystkie braki, uszkodzenia i nieprawidłowości w przesyłkach jakie zostały stwierdzone na gruncie podczas przyjęcia tych przesyłek od licencjonowanego przewoźnika na punkcie zdawczo – odbiorczym przewoźnik zobowiązany jest sporządzić protokół handlowy, którego wydania kierownik bocznicy powinien żądać podczas odbioru listów przewozowych i regulowaniu należności.
3. Kierownik bocznicy ma prawo żądać przybycia przedstawiciela przewoźnika celem ustalenia wielkości braku lub rodzaju uszkodzenia i na wezwanie odbiorcy żądać od przewoźnika sporządzenia protokołu handlowego. W przypadku rozpoczęcia czynności wyładunkowych prace należy przerwać aż do momentu przybycia przedstawiciela licencjonowanego przewoźnika .
4. Jeżeli na stację Ciechanów przybyła przesyłka adresowana do „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. ze zgłoszeniem nieprawidłowości sporządzonym na drodze przewozu, przesyłkę tę należy wydać odbiorcy komisyjnie tj. przy udziale przedstawiciela przewoźnika.



## **5. Zamawianie wagonów.**

Zamawianie wagonów licencjonowanego przewoźnika pod załadunek, dokonywane jest u przedstawiciela licencjonowanego przewoźnika. Zamawianie wagonów dokonywane jest na drukach PKP Cargo, wyszczególniając rodzaj i ilość wagonów oraz czas podstawienia wagonów oraz dodatkowe wymogi.

Czynności te wykonuje kierownik boczniczy „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o.

## **6. Formalności związane z nadaniem i przyjęciem przesyłki.**

Odbiór listów przewozowych na przesyłki przybyłe oraz przekazywanie listów na przesyłki nadane, jak również załatwianie formalności finansowych dokonuje kierownik boczniczy „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. Odbiór listów przewozowych kierownik potwierdza swoim podpisem i pieczęcią. Listy przewozowe z nadania wyznaczony pracownik boczniczy dostarcza dla licencjonowanego przewoźnika podczas planowej obsługi boczniczy.

Jako dowód nadania kierownik „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. otrzymuje wtórnik listu przewozowego, który służy w razie roszczeń finansowo-magazynowych.

Do obowiązków kierownika należy również załatwianie spraw reklamacyjnych wynikających na styku licencjonowany przewoźnik) – „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o.

## **§ 10**

### **Utrzymanie torów i urządzeń srk boczniczy.**

Głównym zadaniem utrzymania torów jest :

- a. utrzymanie ich w granicach ustalonych norm i warunków technicznych,
- b. zapewnienie odpowiednio długich okresów pracy wszystkich elementów nawierzchni i torów,
- c. zapobieganie powstawaniu usterek,
- d. usuwanie wszystkich przyczyn niesprawności torów.

Utrzymanie toru powinno zapewnić sprawność wszystkich elementów nawierzchni i toru, gwarantując bezpieczeństwo ruchu z prędkością ustaloną w niniejszym regulaminie.

Bieżące utrzymanie torów i urządzeń boczniczy należy prowadzić nieprzerwanie w ciągu całego roku, na całej długości torów i urządzeń torowych przez systematyczny nadzór nad ich stanem technicznym, ustalanie i usuwanie przyczyn powodujących usterki oraz wykorzystywanie niezbędnych robót naprawczych.

### **1. Odpowiedzialność za utrzymanie i eksploatację urządzeń srk.**

Za należyte utrzymanie torów i rozjazdów oraz innych urządzeń nawierzchniowych na terenie boczniczy odpowiedzialny jest właściciel boczniczy.

Właściciel boczniczy powinien realizować wszelkie polecenia wydane przez UTK dotyczące usunięcia usterek tzn.:

- poprawy stanu technicznego,
- nie dopuszczać do jazdy taboru po torach i rozjazdach zamkniętych dla ruchu,
- dokonywać natychmiastowego ich osygnalizowania,
- powiadamiać o powyższym pracowników bezpośrednio związanych z transportem kolejowym tj. drużyny trakcyjne i manewrowe,
- przeprowadzać wymagane prace konserwacyjno - utrzymaniowe.

## **2. Środki ostrożności stosowane w czasie wykonywania robót torowych i w poszczególnych urządzeniach srk.**

Warunkiem przystąpienia do wykonywania robót jest osłonięcie miejsca robót odpowiednimi sygnałami z obu stron tj. wskaźnikami W-7 lub tarczami D-1 „Stój” oraz ustawić zwrotnicę prowadzącą na dany tor w takim położeniu, aby uniemożliwić jazdę w kierunku miejsca robót.

Miejsce zagrażające bezpieczeństwu ruchu, wymagające zamknięcia toru lub jego części, należy natychmiast osłonić sygnałami "Stój" /tarcza D-1/ i zgłosić dyżurnemu ruchu stacji Ciechanów.

Pracownicy zatrudnieni w czynnych torach bocznicy obowiązani są mieć na sobie kamizelki ostrzegawcze koloru pomarańczowego.

Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót dozwolone jest po całkowitym zakończeniu robót, sprawdzeniu toru oraz skrajni.

Kierujący robotami obowiązany jest :

- pouczyć pracowników o warunkach BHP,
- czas i miejsce robót należy zgłosić kierującemu bocznicą,
- wyznaczyć miejsce usunięcia sprzętu jak i zejście z toru przed odbywającą się jazdą manewrową,
- wyznaczyć pracownika (sygnalistę) do obserwacji i ostrzegania pracowników zatrudnionych w torach przed wszelkimijazdami taboru,
- zarządzić usunięcie osygnalizowania po zakończeniu robót torowych,
- po zakończeniu prac sprawdzić tor na odcinku objętym robotami, czy nie pozostawiono sprzętu w torze lub skrajni taboru oraz dokonać niezbędnych pomiarów torów,
- o zakończeniu prac powiadomić wszystkich, których informowano o zamknięciu.

## **3. Zgłoszenie uszkodzeń i wykonywanie robót.**

W przypadku stwierdzenia uszkodzenia toru lub innych urządzeń bocznicy, należy natychmiast powiadomić kierownika bocznicy, który powinien udać się na miejsce zagrożenia i ocenić sytuację na gruncie oraz podjąć niezbędne działania w kierunku usunięcia zagrożenia. W zależności od własnej oceny powinien:

- przystąpić do naprawy toru lub urządzeń bocznicy własnymi środkami lub zlecić odpowiednim specjalistycznym firmom ,
- w przypadku poważniejszych usterek, wymagających nakładów materiałowych, zamknąć tor, rozjazd lub inne urządzenie oraz dokonać osygnalizowania w terenie i stosownego zapisu w D-831 o wprowadzonych obostrzeniach.

O stwierdzonych uszkodzeniach toru lub rozjazdów oraz wprowadzonych ograniczeniach, należy powiadomić pracowników bezpośrednio związanych z transportem kolejowym: drużyny manewrowe i trakcyjne oraz zainteresowanych pracowników, gdy występują trudności z podstawieniem taboru pod załadunek lub wyładunek. Zakończenie robót, usunięcie uszkodzeń oraz odwołanie obostrzeń również należy zgłosić zainteresowanym - związanym z transportem kolejowym. Fakt stwierdzenia usterek /uszkodzeń/ jak również ich usunięcie należy odnotować w dzienniku oględzin rozjazdów i torów D-831.

## **UWAGA :**

**KAŻDY PRACOWNIK ZATRUDNIONY W TRANSPORCIE KOLEJOWYM PRZY UTRZYMANIU URZĄDZEŃ BOCZNICY JAK RÓWNIEŻ PRACOWNICY ZWIĄZANI Z POWYŻSZYMI CZYNNOŚCIAMI, OBOWIĄZANI SĄ DO NATYCHMIASTOWEGO ZGŁOSZENIA O WSZELKICH ZAUWAŻONYCH USTERKACH ZAGRAŻAJĄCYCH BEZPIECZEŃSTWU RUCHU NA BOCZNICY ORAZ MOGĄCYCH ZAKŁÓCIĆ TOK PRACY ZAKŁADU.**

### **4. Warunki pracy w okresie zimowym.**

Organizacja pracy transportu kolejowego na bocznicy w okresie trudnych warunków zimowych, należy do obowiązków właściciela bocznicy „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. Prace manewrowe na bocznicy w warunkach zimowych, należy wykonywać ze szczególną ostrożnością w zależności od warunków miejscowych i atmosferycznych. Pracownik kierujący manewrami ma obowiązek stosować odpowiednie sposoby pracy jak również wprowadzać pewne ograniczenia, zgodnie zasadami BHP. W okresie przygotowania bocznicy do zimy powinny być wykonane roboty związane z zabezpieczeniem stałych urządzeń kolejowych przed skutkami opadów śnieżnych i mrozów, a w szczególności:

- przygotowanie placu i innych urządzeń ładunkowych,
- zapewnienie właściwej pracy środków trakcyjnych,
- uporządkowanie torów i kanałów,
- wykonanie niezbędnych odwodnień stałych i prowizorycznych rowów odwadniających, oczyszczenie urządzeń odwadniających (studzienek) i naprawy odwodnienia toru i rozjazdu,
- dostarczenie na wyznaczone miejsce odpowiedniej ilości piasku do posypywania przejazdu objętego manewrami, dróg dojazdu do miejsc i stanowisk pracy,
- zabezpieczenie przed zamarzaniem urządzeń wodnych zewnętrznych,
- uprzątnięcie toru i pobocza z wszystkich materiałów po robotach, części ładunku, złomu wagonowego itp.,
- dokonywanie wymiany smarów letnich na zimowe na częściach trących rozjazdu,
- konserwację rozjazdu przeprowadzać płynem przeciwzamarzającym.

## **§ 11**

### **Wypadki na torach bocznicy.**

Pod pojęciem wypadku kolejowego należy rozumieć - 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:

- 1) kolizje,
- 2) wykolejenia,
- 3) zdarzenia na przejazdach,
- 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
- 5) pożar pojazdu kolejowego.

**Poważny wypadek** - wypadek spowodowany kolizją, wykojeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:

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

**Incydent** - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

**Kolizja** - jest to zdarzenie obejmujące:

- 1) zderzenie - dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków.
- 2) najechanie - niezamierzone, dynamiczne:
  - a) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
  - b) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,
  - c) najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego, powodujące wykojenie pojazdu kolejowego,
- 3) starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.

**Wykojenie** – trwały brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.

1. Winni zatajenia (*nie zgłoszenia*) o zaistniałym wypadku podlegają odpowiedzialności służbowej i sądowej, gdyż ukrycie wypadku może w następstwie uszkodzenia taboru przyczynić się do groźnych w skutkach katastrof.
2. Przedstawiciele PKP PLK SA i PKP Cargo S.A lub innego licencjonowanego przewoźnika biorący udział w komisji wspólnie z przedstawicielami posiadacza bocznicy „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. ustalają plan pracy komisji.
3. Wykojony próżny wagon, przed zbadaniem przez rewidenta wagonów PKP Cargo S.A. nie może być użyty do załadunku towaru, natomiast wykojony wagon ładowny po zbadaniu przez rewidenta wagonów PKP Cargo S.A. powinien być wyładowany na torach bocznicy i wysłany zgodnie z jego dyspozycją.
4. W razie znalezienia na torach zwłok ludzkich należy zabezpieczyć je do czasu przybycia kolejowej komisji powypadkowej, władz sądowno-lekarskich i właściciela bocznicy „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o.
5. W razie zauważenia pożaru w pojazdach trakcyjnych, wagonach, budynkach itp. należy podawać lub spowodować podawanie sygnału „Pożar” i powiadomić Straż Pożarną, oraz bezpośredniego przełożonego. W razie potrzeby należy odciągnąć palący się tabor od innych wagonów lub budynków zagrożonych pożarem, zrobić miejsce dla jazdy pomocy do miejsca pożaru lub doprowadzić palący się tabor pod hydrant i wstrzymać prace załadunkowe i wyładunkowe obok miejsca pożaru.
6. W wypadku gdy są poszkodowani ludzie należy najpierw wezwać lekarza pogotowia ratunkowego.

Dokładny sposób postępowania w razie zaistnienia wypadku lub incydentu na liniach kolejowych opisany jest w **Załączniku Nr 1** do Regulaminu.

## § 12

### **BHP oraz ogólne obowiązki i kwalifikacje pracowników zatrudnionych w pionie transportu kolejowego.**

Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na bocznicach, musi znać przepisy i instrukcje w zakresie BHP, obowiązujące na zajmowanym stanowisku. Pracownicy są obowiązani przestrzegać postanowień regulaminu pracy transportu kolejowego, innych regulaminów wewnątrzzakładowych, przepisów i instrukcji oraz stosować odpowiednie środki zapewniające właściwe warunki BHP w zakładzie i na stanowiskach pracy. Odpowiedzialnym za stan BHP jest Prezes Zarządu "PEC - Ciechanów" Sp. z o.o.

#### **1. Warunki BHP.**

Czynniki wpływające na bezpieczeństwo pracy:

- przydatność i wymagania pod względem zdrowia
- kwalifikacje ( szkolenia fachowe, egzaminy służbowe, szkolenia z zakresu BHP)
- stosowanie właściwych metod pracy
- wyposażenie pracowników we właściwą odzież roboczą, ochronną i sprzęt ochrony osobistej
- ład i porządek w miejscu pracy
- środki techniczne (oświetlenie pomieszczeń i terenu zakładu, wentylacja )
- warunki atmosferyczne

Podczas wykonywania czynności związanych z transportem kolejowym, bezpieczeństwo uzależnione jest od stosowania właściwych metod pracy :

- przy przechodzeniu przez tory wolne od taboru
- przy przechodzeniu przez tory zastawione taboru
- przy sprzęganiu i rozprzęganiu taboru
- przy ręcznym przetaczaniu wagonów
- przy przetaczaniu taboru obok ramp i magazynów
- przy posługiwaniu się płozami hamulcowymi
- przy przekładaniu zwrotnic
- przy podstawianiu taboru na punkty za i wyładunkowe
- właściwego omówienia planu pracy i stosowaniu właściwych sygnałów.

#### **2. Wymogi kwalifikacyjne dla personelu zatrudnionego w transporcie kolejowym.**

##### **Wymogi pod względem egzaminów :**

- 1) Drużyny manewrowe :
  - Kierownik manewrów : egzamin kwalifikacyjny na ustawiacza
  - manewrowy : egzamin na manewrowego
- 2) Pracownicy utrzymujący tory i rozjazdy :
  - zwrotniczy (konserwator zwrotnic) : egzamin kwalifikacyjny na zwrotniczego lub stanowisko wspólne manewrowy-zwrotniczy
- 3) Podczas wykonywania manewrów siłą ludzką lub innymi dostępnymi środkami (pojazdy drogowe, podciągarki) pracownik nadzorujący powinien posiadać egzamin kwalifikacyjny co najmniej na manewrowego. Ponadto pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym podlegają w okresach 4-letnich egzaminom okresowym przed komisją PKP Cargo i PKP PLK S.A.(powołaną przez Urząd Transportu Kolejowego).

### 3. Kwalifikacje i szkolenie personelu.

Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na bocznicę „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. podlega pouczeniom okresowym 1 raz na kwartał z zagadnień służby trakcji, ruchu i ekspedycyjno-przewozowej w zależności od zajmowanego stanowiska i wykonywanych czynności. Dla każdego należy założyć rejestr egzaminów (druk A-121), w którym należy odnotować:

- w części I – złożone egzaminy kwalifikacyjne
- w części II – wynik egzaminu praktycznego autoryzacyjnego ze znajomości postanowień niniejszego regulaminu
- w części III – wynik składanych egzaminów weryfikacyjnych (po przerwie w zatrudnieniu, za nieobecność na pouczeniach okresowych, spowodowanie wypadku)
- w części IV – wynik składanych egzaminów okresowych (co 4 lata przed komisją PKP PLK S.A. i PKP Cargo)

Dla udokumentowania szkoleń okresowych pracowników wyznaczonych przez „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. dla każdej grupy sporządza (na każdy rok kalendarzowy) oddzielne wykazy pracowników podlegających pouczeniom okresowym (druk A-119) oraz dziennik pouczeń (druk A-117), w którym przeprowadzający pouczenie – pracownik PKP PLK S.A. odnotowuje obecność pracowników na pouczeniach oraz tematykę omawianych zadań.

### 4. Badania okresowe.

Pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym na bocznicę „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. podlegają lekarskim badaniom okresowym.

#### **UWAGA :**

**NIEZALEŻNIE OD OKREŚLONYCH PRZEPISAMI TERMINÓW BADAŃ OKRESOWYCH LEKARZ DOKONUJĄCY BADAŃ , MOŻE PRZYSPIESZYĆ TERMIN NASTĘPNYCH BADAŃ. DO ZALECEŃ LEKARZA ZAKŁAD PRACY MUSI SIĘ ZASTOSOWAĆ.**

### 5. Ogólne obowiązki pracowników zatrudnionych w transporcie kolejowym.

Całością pracy bocznicę kieruje Kierownik ds. transportu kolejowego, którego odpowiednikiem w „PEC – Ciechanów” Sp. z o.o. jest Kierownik Działu Gospodarki Opalem i Środków Transportu (ZOT).

#### 5.1. Obowiązki kierownika ds. transportu kolejowego.

1. Ogólny nadzór nad pracą transportu na bocznicę w sposób zapewniający ciągłość, sprawność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych w transporcie kolejowym.
2. Kieruje pracą podległych stanowisk pracy, nadzoruje i przeprowadza doraźne kontrole, szkolenia z postanowień regulaminu oraz kontroluje wykonywanie przez podległych pracowników zadań transportu kolejowego zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu oraz innych przepisów, instrukcji i zarządzeń.
3. W ramach posiadanych kompetencji wydaje polecenia i podejmuje wnioski zmierzające do usprawnienia organizacji pracy transportu kolejowego .
4. Nadzór nad wykonywaną pracą manewrową na torach bocznicę.

5. Nadzór nad terminowym obrotem wagonów na terenie bocznicy.
6. Prowadzi rejestr egzaminów kwalifikacyjnych, badań lekarskich, uaktualnia regulamin pracy bocznicy i podaje do wiadomości pracownikom wniesione zmiany i uzupełnienia.
7. Przeprowadza kontrole dzienne polegające na obserwacji pracy transportu kolejowego przynajmniej raz w tygodniu.
8. Czuwa nad należyтым wypełnianiem obowiązków przez podległych mu pracowników oraz nad ich przydatnością do pracy.
9. Kieruje akcją odśnieżania torów, rozjazdów, przejść w okresie zimy i odpowiada za należyte wykonywanie tych obowiązków przez podległych mu pracowników.
10. Utrzymuje bieżące kontakty z kierownikami innych działów i pracownikami odpowiedzialnymi za wykonanie czynności ładunkowych w celu bezpiecznej i racjonalnej obsługi bocznicy.
11. Sporządza zapotrzebowania na materiały i narzędzia potrzebne do utrzymania torów i rozjazdów oraz sprzęt do usuwania śniegu i lodu w okresie zimy.
12. Reprezentuje „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. w kontaktach z organami nadzoru.
13. Kierownik ds. transportu kolejowego ponosi bezpośrednią odpowiedzialność za dopuszczenie do pracy związanej z ruchem kolejowym pracowników nie przeszkolonych, nie posiadających wymaganych kwalifikacji, egzaminów, badań lekarskich i nie zapoznanych z niniejszym regulaminem.
14. W przypadku stwierdzenia nadużyć, kradzieży lub innych wykroczeń popełnionych przez pracowników oraz o wypadkach i incydentach powstałych na bocznicy kierownik informuje o tym niezwłocznie właściciela bocznicy.
15. W razie nieobecności kierownika ds. ruchu kolejowego jego obowiązki wykonuje inny wyznaczony pracownik.

**Kierownik ds. transportu kolejowego ponosi odpowiedzialność za niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie obowiązków przewidzianych niniejszym regulaminem oraz poleceń i zarządzeń zwierzchników służbowych.**

## **5.2. Ogólne obowiązki manewrowego.**

Manewrowy w czasie wykonywania pracy manewrowej ponosi pełną odpowiedzialność służbową za naruszenie obowiązujących przepisów, instrukcji oraz postanowień niniejszego regulaminu w zakresie dotyczącym wykonania manewrów oraz za bezpieczeństwa jazdy manewrowych, niezależnie od odpowiedzialności sądowej wynikającej z innych przepisów.

Może posługiwać się tylko sygnałami przewidzianym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury.

## **STOSOWANIE SYGNAŁÓW UMOWNYCH JEST KATEGORYCZNIE ZABRONIONE !**

### **Do obowiązków manewrowego należy:**

1. sprzęganie i rozprzęganie taboru
2. zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki wagonów
3. na polecenia ustawiacza przestawianie zwrotnic i wykolejnic,
4. zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem
5. usuwanie płozów i klinów spod kół wagonów przed ich zabraniem z miejsca postoju
6. w razie potrzeby powtarzanie sygnałów dawanych przez ustawiacza

7. obserwowanie drogi przebiegu w czasie jazdy na stopniach pchanego taboru.
8. w razie zauważenia niebezpieczeństwa grożącego dalszej jeździe taboru lub ludziom natychmiast podaje sygnał "Stój".

#### **Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:**

1. zgłosić się do ustawiacza przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi.
2. obejść swój rejon i sprawdzić
  - które tory są wolne, czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu
  - czy nie ma wykolejonych lub uszkodzonych wagonów i ładunków
  - czy tabor nie wystaje poza ukresy
  - czy wagony są zabezpieczone przed zbiegnięciem
  - czy płozy i kliny hamulcowe są w dobrym stanie i znajdują się na właściwych miejscach i w odpowiedniej ilości
  - czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu taboru i drużyny manewrowej
3. manewrowemu, a także ustawiaczowi nie wolno jest dokonywać sprzęgania i rozprzęgania wagonów podczas ich ruchu na rozjazdach i w innych miejscach, gdzie istnieje możliwość potknięcia się oraz w czasie złych warunków atmosferycznych. W takich przypadkach czynności te mogą być wykonywane tylko w czasie postoju taboru.  
Nie wolno jest wchodzić na tor dla sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia wagonów stojących obok rampy lub innych obiektów zakładowych od strony rampy czy obiektu, a także wychodzić z toru po dokonaniu sprzęgnięcia na stronę tych obiektów.
4. W czasie pracy manewrowy podlega bezpośrednio ustawiaczowi i zobowiązany jest ściśle wykonywać jego polecenia z zakresu pracy manewrowej, za wyjątkiem poleceń zagrażających bezpieczeństwu ruchu taboru lub bezpieczeństwu osobistemu i innych ludzi.

#### **5.3. Obowiązki kierownika manewrów.**

##### **Do obowiązków kierownika manewrów należy:**

1. Przed przystąpieniem do pracy szczegółowo zapoznaje się z planem pracy i bieżącymi zadaniami.
2. Po otrzymaniu wszystkich niezbędnych informacji przyjmujący dyżur kierownik manewrów, obowiązany jest sprawdzić bezpośrednio na gruncie:
  - czy drużyna manewrowa zgłosiła się do pracy w komplecie
  - czy drużyna manewrowa ubrana jest we właściwe ubrania oraz czy wszyscy pracownicy drużyny manewrowej posiadają przepisowe przybory sygnałowe, czy stan pracowników drużyny manewrowej nie budzi obaw co do ich przydatności i sprawności do pracy
  - czy lokomotywa w porze ciemnej jest właściwie osygnalizowana
  - czy wagony stojące na torach są sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem
  - sposób ustawienia sygnałów na zamkniętych dla ruchu torach oraz czy nie ma innych przeszkód ograniczających poruszanie się taboru po torach
  - na których torach znajdują się wagony uszkodzone lub wymagające szczególnej ostrożności przy przetaczaniu



- czy nie ma wagonów przetrzymywanych pod czynnościami na i wyładunkowymi oraz które wagony winny być wysłane w pierwszej kolejności
  - czy nie ma wykolejonego lub uszkodzonego taboru i ładunku
  - czy płozy i kliny hamulcowe są w dobrym stanie i znajdują się na właściwych miejscach oraz czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu taboru lub bezpieczeństwu pracowników
3. Przed rozpoczęciem pracy szczegółowo zapoznać z planem pracy drużynę manewrową.
  4. Osobiste kierowanie pracą manewrową.
  5. Przy podawaniu sygnałów na uruchomienie taboru zajmowanie takiego stanowiska, aby być widocznym dla maszynisty i manewrowego.
  6. Przed podaniem sygnału do jazdy najpierw upewnić się :
    - czy nie ma przeszkód do jazdy
    - czy zwrotnice są właściwie nastawione dla zamierzonego kierunku jazdy
    - czy na przejazdach drogowych ruch kołowy i pieszcy został całkowicie wstrzymany i czy nie zagraża ruchowi taboru kolejowego
  7. Regulowanie za pomocą sygnałów prędkości jazdy taboru szczególnie przy dojeżdżaniu do wagonów oraz w miejscach sygnalizowanych i nie dopuszczenie do silnych uderzeń mogących spowodować uszkodzenie taboru lub ładunku.
  8. Czuwanie nad bezpieczeństwem drużyny manewrowej i podawaniem sygnałów dopiero po jego wyjściu z pomiędzy wagonów.
  9. Dopilnowanie aby po rozprzęgnięciu taboru natychmiast sprzęgi ciągłowe i hamulcowe zostały zawieszone na wsporniki. Pozostawiony na postoju tabor winien być niezwłocznie zabezpieczony przed przetaczaniem się przez podłożenie płóz hamulcowych pod skrajne koła i tak aby nie wystawał poza układy rozjazdów.
  10. Terminowe dokonywanie obsługi punktów na i wyładunkowych, stała troska o przyspieszenie obrotu wagonów i nie dopuszczenie do ich przetrzymywania na tych punktach. W toku dokonywania obsługi punktów ładunkowych dopilnować, aby dokumenty:
    - Wykazy zdawcze na podstawione wagony R-25/26
    - Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania R-27/28 były dokładnie wypełnione ze szczególnym odnotowaniem daty i godziny obsługi punktu ładunkowego.
  11. Dopilnowanie przestrzegania przez manewrowego warunków posługiwania się płozami hamulcowymi.
  12. Niezwłocznie informuje przełożonych:
    - o wszelkich trudnościach i opóźnieniach w pracy
    - o wszelkich powstałych na punktach ładunkowych wypadkach i awariach z taborem kolejowym i ludźmi.
  13. Znać i przestrzegać podczas wykonywania pracy obowiązujących w tym zakresie przepisów BHP, porządkowych, przeciwpożarowych oraz postanowień niniejszego regulaminu
  14. W razie zaistnienia wypadku z taborem lub z ludźmi, kierownik manewrów powinien natychmiast przerwać pracę manewrową, pozostawić tabor w takim stanie w jakim znajdował się w chwili wypadku i o powstałym wypadku niezwłocznie zgłosić swoim przełożonym oraz upoważnionym przedstawicielom właściciela bocznicy.
  15. W przypadku braku manewrowego ustawiacz wykonuje wszystkie czynności przypisane do obowiązków manewrowego w niniejszym regulaminie.

#### **5.4. Wspólny zakres obowiązków.**

1. Pracownikom związanym bezpośrednio z transportem kolejowym kategorycznie zabrania się :
  - zgłaszać się do pracy w stanie nietrzeźwym lub nie wypoczętym
  - spożywania alkoholu w pracy,
  - tolerowania wykonywania pracy przez pracowników nietrzeźwych
  - nie zgłoszenia się do pracy z przyczyn nieusprawiedliwionych lub usprawiedliwionych bez uprzedniego powiadomienia kierownika ds. transportu kolejowego
  - przerywania pracy i oddalania się bez wiedzy i zgody kierownika ds. transportu kolejowego,
  - udzielania jakichkolwiek informacji osobom postronnym.
2. Wszyscy pracownicy związani z pracą transportu kolejowego obowiązani są :
  - poddawać się lekarskim badaniom okresowym przeprowadzanym przez kolejowe komisje lekarskie
  - uczęszczać na szkolenia okresowe i poddawać się egzaminom okresowym i weryfikacyjnym przeprowadzanym przez instruktorów przewozów PKP Cargo i PKP PLK.
  - niezależnie od opracowanego harmonogramu pracy , zgłaszać się do pracy na każdorazowe wezwanie zakładu.
  - chronić mienie zakładu, jak również mienie kolei przed umyślnym i nieumyślnym niszczeniem czy kradzieżą
  - zwracać uwagę na zagwarantowanie bezpieczeństwa osobom postronnym znajdującym się na torach służbowo lub przypadkowo
  - w razie zauważenia uszkodzeń torów, rozjazdów lub urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na bocznicach zagrażających bezpieczeństwu ruchu niezwłocznie spowodować zabezpieczenie lub osłonięcie odpowiednimi sygnałami miejsca uszkodzenia i natychmiast powiadomić kierownika ds. transportu kolejowego
  - znać dokładnie i przestrzegać ogólne warunki obsługi bocznic, warunki bezpieczeństwa pracy manewrowej, obowiązujący regulamin pracy bocznic oraz przepisy BHP.
  - Wszyscy pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym ponoszą odpowiedzialność służbową ( niezależnie od odpowiedzialności sądowej) za naruszenie swoich obowiązków przez czyn, zaniechanie lub zaniedbanie w zakresie wykonywania powierzonych im czynności.

### **§ 13 Inne postanowienia.**

#### **1. Ochrona przeciwpożarowa.**

W razie powstania względnie zauważenia pożaru każdy pracownik, który zauważy ogień obowiązany jest postąpić wg obowiązującej na terenie punktu ładunkowego instrukcji przeciwpożarowej i w miarę posiadanych możliwości przystąpić natychmiast do tłumienia (gaszenia) ognia w zarodku.

Osobiście odpowiedzialnym za stan ochrony przeciwpożarowej jest kierownik bocznic.

Dokładne zasady ochrony p. poż. zawiera **Załącznik Nr 2.**

## **2. Pomoc lekarska i sanitarna.**

W razie zaistnienia ciężkiego wypadku z ludźmi, należy wezwać Pogotowie Ratunkowe oraz powiadomić przełożonych kierownika manewrów, upoważnionych przedstawicieli właściciela bocznic, Komendę Powiatową Policji w Ciechanowie, a także Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Działdowie.

### **§ 14**

#### **Postanowienia końcowe.**

##### **1. Znajomość regulaminu.**

Wszyscy pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej i personel związany z eksploatacją bocznic „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. zaznajomią się z treścią niniejszego regulaminu.

Fakt przyjęcia do wiadomości jego treści należy potwierdzić własnoręcznym podpisem w **Załączniku Nr 3**.

Oryginalne podpisy pracowników winny się znajdować w egzemplarzu będącym w posiadaniu kierownika bocznic „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o.

Postanowienia niniejszego Regulaminu mają zastosowanie zarówno w odniesieniu do taboru stanowiącego własność licencjonowanego przewoźnika jak i będącego własnością właściciela bocznic (w przypadku jego posiadania).

##### **2. Aktualność regulaminu.**

Regulamin pracy transportu kolejowego bocznic „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o. musi być utrzymany w ciągłej aktualności. Za aktualność regulaminu odpowiedzialny jest Kierownik bocznic. Wszelkie zmiany jakie zajdą należy wprowadzać i uzgadniać z PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie. Uzgodniony projekt zmian do regulaminu zatwierdza Właściciel bocznic „PEC - Ciechanów” Sp. z o.o., po czym należy zmiany wnieść do wszystkich egzemplarzy regulaminu i odnotować w **Załączniku Nr 4**.

O wszystkich zmianach i uzupełnieniach wniesionych do niniejszego regulaminu, należy powiadomić i zapoznać pracowników związanych z transportem kolejowym oraz pisemnie powiadomić Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie i Sekcję Eksploatacji w Działdowie.

##### **3. Rozdzielnik Regulaminu.**

Regulamin pracy transportu kolejowego na bocznic opracowano w 6-ciu egzemplarzach, które otrzymują:

- Egz. Nr 1 - Właściciel bocznic „PEC -Ciechanów” Sp. z o.o.
- Egz. Nr 2 - Kierownik bocznic „PEC -Ciechanów” Sp. z o.o.
- Egz. Nr 3 - Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Działdowie
- Egz. Nr 4 – Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie
- Egz. Nr 5 i 6 - Dla przedstawiciela Licencjonowanego przewoźnika.