.....

Egz. Nr 4

REGULAMIN

pracy bocznicy kolejowej

Stacja Paliw Lublin
PKP Energetyka S.A.
Oddział w Warszawie - Paliwa
04-275 Warszawa
ul. Chłopickiego 50
Tor 22 stacja Lublin

Regulamin sporządzono w 6 (sześciu) jednobrzmiących egzemplarzach

Regulamin zawiera ...67..... stron ponumerowanych

Uzgodniono:

Dyrektor
w/z
inż. Lech Olszewski
Zastępca
05.12.2012r.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Lublinie
20-022 Lublin, ul. Okopowa 5

PKP Energetyka S.A.
Oddział w Warszawie - Paliwa
ul. J.G. Chłopickiego 50
04-275 Warszawa

ZATWIERDZAM

Zastępca Dyrektora
ds. Technicznych
Bogusław Solarski

SPIS TREŚCI

REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

ROZDZIAŁ I 6

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE 6

1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU 6

1.2. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU 6

1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY 6

1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU 7

1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓŁUŻYTKOWNICY 7

1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY 7

1.7. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH 8

1.8. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH, POZYSKANYCH OD ZARZĄDCY/ÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ Z KTÓRYMI BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA LUB PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ 8

ROZDZIAŁ II 9

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY 9

2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY 9

2.2. OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA 9

2.3. LOKALIZACJA PUINKTÓW ZDAWCZO – ODBIORCZYCH 9

2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNICOWYCH 9

2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC 11

2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM 11

2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE 11

2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH 12

2.9. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ 12

2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE 12

2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE I TANKOWANIA PALIW 12

2.12. WAGI WAGONOWE 12
2.13. BRAMY KOLEJOWE 12
2.14. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA 13
2.15. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI, TABLICE 13
2.16. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE 13
2.17 TABOR KOLEJOWY 13
2.18. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI 13
ROZDZIAŁ III 14

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ, A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA 14
3.1. POŁOŻENIE BOCZNICY 14
3.2. ZASADY JAZDY POCIĄGU BOCZNICOWEGO OD STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY 14
3.3. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY PRZY PODSTAWIANIU WAGONÓW DO ROZŁADUNKU 15
3.4. ZASADY JAZD POJAZDÓW TRAKCYJNYCH NA BOCZNICĘ DLA ICH TANKOWANIA 16
ROZDZIAŁ IV 17

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY 17
4.1. PODSTAWIANIE WAGONOW NA BOCZNICĘ 17
4.2. JAZDY POJAZDÓW TRAKCYJNYCH NA BOCZNICĘ 18
4.3. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA 18
4.4. MASA HAMUJĄCA SKŁADOW MANEWROWYCH 19
4.5. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ 19
4.6. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH 19
4.7. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH 19
4.8. RUCH LOKOMOTYWY UZYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA 19
ROZDZIAŁ V 20

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ BOCZNICY 20
5.1. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE 20

5.5.	MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJO-WYCH PO TORACH BOCZNICY	20
5.3.	DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ	21
5.4.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM	22
5.5.	SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW	22
5.6.	OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE	22
5.7.	OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	22
5.8.	JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN	22
5.9.	DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCOW RECZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOLONYCH	22
5.10.	PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW	23
5.11.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC	23
5.12.	GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE	23
5.13.	ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM	24
ROZDZIAŁ VI		25
6.	**ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY**	25
6.1.	PLANOWANIE PRACY MANEWROWEJ	25
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE PRACY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ PRZY PODSTAWIANIU I ZABIERANIU WAGONÓW	25
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	26
6.4.	WAŻENIE WAGONÓW	27
6.5.	PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	27
6.6.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	29
ROZDZIAŁ VII		30
7.	***ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH***	30
7.1.	PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH	30
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKO-WYCH NA PUNKTY ZDAWCZO-ODBIORCZE	31
7.3.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA	31

7.4. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH 33

ROZDZIAŁ VIII 35

8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH 35

8.1. CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I POSTĘPOWANIE Z NIMI 35

8.2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ 37

8.3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH ORAZ OBSŁUDZE URZĄDZEŃ DO NAPEŁNIANIA I OPRÓŻNIANIA ZBIORNIKÓW TRANSPORTOWYCH 40

8.4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO 40

ROZDZIAŁ IX 42

9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY 42

9.1. REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY 42

ROZDZIAŁ X 43

10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW 43

10.1. KWALIFIKACJE, SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE 43

ROZDZIAŁ XI 43

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY 43

ROZDZIAŁ XII 44

12. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI 44

ROZDZIAŁ XIII 45

13. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW 45

13.1. ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA 45

ROZDZIAŁ XIV 46

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE 46

14.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU 46

14.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU 46

14.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA 46

ROZDZIAŁ XV 48

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU 48

ROZDZIAŁ XVI 49

16. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU 49

16.1. ZAŁĄCZNIK NR 1 - KLASY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WEDŁUG RID 49

16.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 – WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WYSOKIEGO RYZYKA (TWR) 50

16.3. ZAŁĄCZNIK NR 3 – STAŁE OZNACZENIA OSTRZEGAWCZE NA WAGONACH WYMAGAJĄCYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ OSTROŻNOŚCI PRZY WYKONYWANIU MANEWRÓW 52

16.4. ZAŁĄCZNIK NR 4 – WZORY NALEPEK OSTRZEGAWCZYCH 53

16.5. ZAŁĄCZNIK NR 5 - PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ 62

ROZDZIAŁ I

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
2. Rozporządzenie MI z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.
3. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanym przez jej użytkownika (Dz. Urz. MI.2010.3.8).
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.

1.2. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Celem opracowania regulaminu jest określenie warunków technicznych, organizacyjnych, obsługi bocznicy i jej punktu rozładunkowego zapewniających bezpieczeństwo osób, taboru i ładunku podczas wykonywania i prowadzenia ruchu kolejowego oraz sprawnego wykonywania zadań na bocznicy.

1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY

Bocznica jest dzierżawiona od PKP Polskie Linie kolejowe S. A. na podstawie umowy nr 21/203/149/00/21051839/12 z dnia 01.12.2012 r. na długości całkowitej toru nr 22 – ogółem 249,87 m.

1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

1. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu pracy bocznicy kolejowej obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio z eksploatacją i transportem kolejowym użytkownika bocznicy oraz przewoźników obsługujących bocznicę i z niej korzystających.

1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓŁUŻYTKOWNICY

1. Użytkownikiem bocznicy jest PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa oraz licencjonowany przewoźnik kolejowy w danym momencie obsługujący bocznicę kolejową, którego prawa i obowiązki względem przedmiotowej bocznicy reguluje odrębna umowa.

2. W dalszej treści Regulaminu bocznica będzie określana skróconą nazwą „Stacja paliw".

3. Stałych współużytkowników bocznicy nie ma.

4. Zgodę na współużytkowanie bocznicy wyraża użytkownik bocznicy i przedkłada deklarację na współużytkowanie zainteresowanym licencjonowanym przewoźnikom.

1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY

Bocznica przeznaczona jest do:

1. naboru paliwa przez spalinowe pojazdy kolejowe PKP Energetyka S.A. oraz innych przewoźników kolejowych zgodnie z umową. Stacja Paliw jest stacją bezobsługową. Uruchamianie dystrybutora jest możliwe po odpowiednim zalogowaniu się do systemu przy użyciu specjalnych flotowych kart zbliżeniowych zgodnie z Instrukcją tankowania znajdującą się przy dystrybutorach,
2. rozładunku paliwa z cystern kolejowych oraz samochodowych do zbiorników podziemnych odbywa się przy udziale przedstawiciela bocznicy,
3. przemieszczania pojazdów klejowych i wagonów w obrębie bocznicy.

1.7. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNETRZNYCH

Na terenie bocznicy obowiązują następujące własne przepisy wewnętrzne:

1) ET-6 Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych z napędem.
2) ET-7 Instrukcja o utrzymaniu wagonów.
3) ET-8 Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych,
4) ET-9 Instrukcja o badaniach i pomiarach zestawów kołowych taboru kolejowego.
5) ET-10 Instrukcja o użytkowaniu sieci i urządzeń radiotelefonicznych.
6) ET-11 Instrukcja dla maszynisty i prowadzącego pojazd kolejowy.
7) ET-12 Instrukcja dla rewidenta taboru.
8) ET-13 Instrukcja w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów
9) ET-14 Instrukcja o technice wykonywania manewrów.
10) ET-15 Instrukcja o sposobach ładowania i zabezpieczania ładunków w przewozach kolejowych,
11) ET-16 Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych,
12) ET-17 Instrukcja dla kierownika pociągu,
13) ET-18 Instrukcja utrzymania bocznic kolejowych.

1.8. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH, POZYSKANYCH OD ZARZĄDCY/ÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ Z KTÓRYMI BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA LUB PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ

Na terenie bocznicy obowiązują następujące instrukcje wewnętrzne PKP PLK S.A wykorzystane zgodnie z pismem Biura Zarządu PKP PLK S.A. Nr :IBZ8-0705-1/12 z dnia 13.06.2012 r:

1. Ie-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji – PKP PLK S.A.,
2. Ir-1(R-1) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów – PKP PLK S.A.,
3. Ir – 9 (R-34) o technice pracy manewrowej.
4. Ie-14 (E-36) Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznej – PKP PLK S.A.
5. Regulamin techniczny stacji Lublin.

ROZDZIAŁ II

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY

2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY

1. Bocznica kolejowa „Stacja paliw" jest bocznicą stacyjną, zlokalizowaną na torze PKP PLK S.A nr 22 na stacji Lublin, położonej na linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 007 Warszawa - Dorohusk.

2. Początek bocznicy stanowi styk za krzyżownicą rozjazdu 47 na torze PKP PLK S.A. nr 22 w jego 0,000 km oraz w km 173.771.94 linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 007 Warszawa - Dorohusk.

2.2. OKREGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA

1. Bocznica kolejowa stanowi jeden okręg nastawczy.

2. Posterunków ruchu i technicznych na bocznicy nie ma.

2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH

1. Punkt zdawczo-odbiorczy bocznicy zlokalizowany jest na bocznicy na torze nr 22.

2. Miejsce punktu zdawczo-odbiorczego oznaczone jest tablicą z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy", zlokalizowaną od strony początku bocznicy po lewej stronie toru nr 22 w jego 0.160.91 km.

2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNICOWYCH

1. Wykaz eksploatowanych torów bocznicowych i ich przeznaczenie

WYKAZ TORÓW

Nr toru	Nazwa toru i przeznaczenie	Granica toru od – do	długość		długość użyteczna			typ nawierzchni		pojem-ność (w wagonach o długości 15 m)	uwagi
			całkowita [m]	budowlana [m]	od	do	[m]	szyny (typ)	podkłady	podsypka		
22	zdawczo – odbiorczy	Rz nr 47 - KO	249,87	234,87	Tm 18	KO	202,37	S49	Strunobetonowe, płyta - na 12m z szynami S49 na podkładkach typu BL-3 na płytach podtorowych z żelbetowych elementów prefabrykowanych typu ŻEL-TOR	Poza tacą tłuczeń	1	Bocznica położona jest na całej swej długości na torze PKP PLK S.A.

2. Parametry techniczne torów

Nr toru	Nazwa/przeznaczenie toru	Typ nawierzchni	Minimalny promień łuku toru	Maksymalna prędkość techniczna jazdy po torze w km/h	Rodzaj toru	Urządzenia do zwalniania przebiegów
1.	*2.*	*3.*	*4.*	*5.*	*7.*	*8.*
22	Zdawczo – odbiorczy	S49	R=400	10	klasyczny	nie

3. Pochylenia podłużne toru nr 22 od jego początku do końca:

1) na długości 17.52 m poziom;
2) na długości 143.39 m na spadku wynoszącym 1.325 ‰;
3) na długości 31.96 m poziom;
4) na długości 57.00 m na spadku wynoszącym 0.877 ‰.

2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC

1. Na terenie bocznicy nie ma rozjazdów i wykolejnic.

2.6. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

Na bocznicy przy torze nr 22 po prawej jego stronie zabudowana jest świetlna tarcza manewrowa Tm 18 włączona do systemu zależnościowego urządzeń sterowania ruchem kolejowym stacji PKP PLK S.A. Lublin, obsługiwana przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA w/w stacji. Tarcza manewrowa nie wchodzi w skład urządzeń bocznicy i jest własnością PKP PLK S. A. Innych urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicy nie ma.

2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

1. Kolejowych obiektów inżynieryjnych na bocznicy nie ma.

2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH

1. Na terenie bocznicy przejazdów kolejowych i przejść dla pieszych nie ma.

2.9. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

Punkt zdawczo odbiorczy oświetlony jest przez cztery lampy, każda o mocy 100 W, co umożliwia obsługę bocznicy w porze nocnej (ciemnej) oraz zezwala na czynności ładunkowe całodobowo.

2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE

Nie posiada

2.11. RZĄDZENIA ŁADUNKOWE I TANKOWANIA PALIW

1. Na terenie bocznicy urządzeń ładunkowych nie ma.

2. Rozładunek wagonów cystern z paliwem do silników diesla odbywa się sposobem grawitacyjnym wężami do zbiorników.

2. Tankowanie spalinowych pojazdów trakcyjnych paliwem do silników diesla odbywa się z dystrybutora zlokalizowanego na zewnątrz toru, na wysokości tacy z żelbetowych płyt prefabrykowanych zabudowanej w torze nr 22.

2.12. WAGI WAGONOWE

1. Na terenie bocznicy wag wagonowych nie ma.

2.13. BRAMY KOLEJOWE

1. Na terenie bocznicy nie ma bram.

2.14. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA

1. Na terenie bocznicy kolejowej obowiązuje skrajnia budowli typu …A…. wg normy PN-EN 15273-3

2. Dla wszystkich budowli i urządzeń zachowana jest skrajnia budowli

2.15. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE

1. Na terenie bocznicy sygnałów oraz wskaźników nie ma.

2. Tablica z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”, zlokalizowana jest po lewej stronie toru nr 22 od strony początku bocznicy w 0.160.91 km tego toru.

2.16. URZADZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

1. Bocznica nie posiada urządzeń i środków trakcyjnych.

2.17. TABOR KOLEJOWY

1. Bocznica nie posiada i nie dzierżawi taboru kolejowego.

2. Bocznica nie posiada urządzeń i środków do utrzymania taboru kolejowego.

2.18. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznica posiada łączność telefoniczną ogólnoużytkową.

2. Bocznica nie posiada radiołączności.

3. W czasie obsługi bocznicy i wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika, stosowana jest radiołączność manewrowa tego przewoźnika.

ROZDZIAŁ III

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

3.1. POŁOŻENIE BOCZNICY

1. Bocznica kolejowa „Stacja paliw" jest bocznicą stacyjną, zlokalizowaną na torze PKP PLK S.A nr 22 na stacji Lublin, położonej na linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 007 Warszawa - Dorohusk.

2. Początek bocznicy stanowi styk za krzyżownicą rozjazdu 47 na torze PKP PLK S.A. nr 22 w jego 0,000 km oraz w km 173.771.94 linii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nr 007 Warszawa - Dorohusk.

3.2. ZASADY JAZDY POCIĄGU BOCZNICOWEGO OD STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Obsługa bocznicy dokonywana jest z torów stacji PKP PLK S.A. Lublin na zasadach jazdy manewrowej z drużyną manewrową przewoźnika przy podstawianiu wagonów do rozładunku
a przy jazdach pojazdów trakcyjnych dla ich tankowania bez drużyny manewrowej wg organizacji
i zasad manewrów obowiązujących w PKP PLK S.A. oraz regulaminu technicznego stacji Lublin
i zasad określonych w ppkt. 3.3. i 3.4. niniejszego regulaminu.

3.3. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY PRZY PODSTAWIANIU WAGONÓW DO ROZŁADUNKU

1. Kierujący manewrami przewoźnika omawia zasady obsługi bocznicy z dyżurnym ruchu nastawni dysponującej LBA stacji PKP PLK S.A. Lublin.

2. Przed wjazdem na bocznicę kierujący manewrami przedstawiciel przewoźnika upewnia się o spełnieniu następujących warunków:

1) czy droga przebiegu dla jazdy na bocznicę jest ułożona prawidłowo;

2) czy na torze nr 22 na bocznicy i na drodze dojazdu do bocznicy nie są prowadzone żadne roboty i nic nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i taboru.

3. Droga przebiegu dla jazdy manewrowej z torów stacji PKP PLK S.A. Lublin na bocznicę organizowana jest i układana wraz z obsługą stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA w/w stacji, zgodnie z regulaminem technicznym tej stacji, tj. zasad w nim określonych.

4. Zezwoleniami na wjazd z torów stacyjnych na bocznice są podawane przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA sygnały manewrowe: na odpowiednich świetlnych tarczach manewrowych, lub ręczne oraz przyjęta organizacja pracy dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA w zakresie jazd na bocznice według zasad określonych regulaminem technicznym tej stacji.

5. Skład manewrowy do obsługi bocznicy z torów stacji PKP PLK S.A. Lublin jest pchany na tor nr 22 od strony nastawni dysponującej LBA.

6. Przy wyjeździe z bocznicy po jej obsłudze, skład manewrowy z toru nr 22 jest ciągniony w kierunku nastawni dysponującej LBA.

7. Maksymalna ilość podstawianych wagonów na bocznicę wynosi 1 wagon czteroosiowy. Ilość ta wynika z długości tacy z żelbetowych płyt prefabrykowanych zabudowanych w torze na punkcie rozładunkowym.

8. Zezwoleniem na wyjazd z bocznicy jest sygnał manewrowy wyświetlony przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA na świetlnej tarczy manewrowej Tm 18 zlokalizowanej po prawej stronie toru nr 22 oraz przyjęta organizacja pracy dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA w zakresie jazd z bocznicy według zasad określonych regulaminem technicznym stacji PKP PLK S.A. Lublin.

9. Wjazd jakiegokolwiek taboru kolejowego na bocznicę na tor nr 22 w czasie tankowania pojazdów kolejowych, rozładunku wagonów na stacji paliw jest zabroniony.

3.4. ZASADY JAZD POJAZDÓW TRAKCYNYCH NA BOCZNICĘ DLA ICH TANKOWANIA

1. Maszynista pojazdu trakcyjnego przed wjazdem na bocznicę celem tankowania powiadamia użytkownika bocznicy o jeździe i uzgadnia z nim zakres i zasady jazdy na bocznicy.
2. Maszynista pojazdu trakcyjnego omawia zasady wjazdu i wyjazdu na i z bocznicy z dyżurnym ruchu nastawni dysponującej LBA stacji PKP PLK S.A. Lublin.
3. Przed wjazdem na bocznicę maszynista pojazdu trakcyjnego upewnia się o spełnieniu następujących warunków:
   1) czy droga przebiegu dla jazdy na bocznicę jest ułożona prawidłowo;
   2) czy na torze nr 22 na bocznicy i na drodze dojazdu do bocznicy nie są prowadzone żadne roboty i nic nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i taboru.
4. Droga przebiegu dla jazdy manewrowej z torów stacji PKP PLK S.A. Lublin na bocznicę organizowana jest i układana wraz z obsługą stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA w/w stacji, zgodnie z regulaminem technicznym tej stacji, tj. zasad w nim określonych.
5. Zezwoleniami na wjazd z torów stacyjnych na bocznice są podawane przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA sygnały manewrowe: na odpowiednich świetlnych tarczach manewrowych, lub ręczne, oraz przyjęta organizacja pracy dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA w zakresie jazd na bocznice według zasad określonych regulaminem technicznym tej stacji.
6. Przy wjazdach i wyjazdach na i z bocznicy pojazdy trakcyjne prowadzone muszą być z przednich kabin.
7. Maksymalnie na bocznicę dla celów tankowania może wjechać 1 pojazd trakcyjny, przy czym można podstawiać jednym czynnym pojazdem trakcyjnym jeden nie czynny pojazd trakcyjny do jego tankowania. Ilość ta wynika z długości tacy z żelbetowych płyt prefabrykowanych zabudowanych w torze.
8. Zabrania się wjazdu pojazdów trakcyjnych w celu zatankowania, jeżeli na bocznicy znajduje się już inny tankujący pojazd trakcyjny lub wagony z których dokonywany jest rozładunek paliwa do zbiorników magazynowych. Dokonywanie zrzutu paliwa użytkownik bocznicy powinien zgłosić dyżurnemu ruchu nastawni dysponującej LbA. Dla zabezpieczenia zamkniętego toru nr 22 w czasie przepompowania paliwa do zbiorników magazynowych pracownik użytkownika ustawia tarczę zatrzymana D1 w osi toru nr 22 bezpośrednio za rozjazdem nr 47.
9. Zezwoleniem na wyjazd z bocznicy jest sygnał manewrowy wyświetlony przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA na świetlnej tarczy manewrowej Tm 18 zlokalizowanej po prawej stronie toru nr 22 oraz przyjęta organizacja pracy dyżurnego ruchu nastawni dysponującej LBA w zakresie jazd z bocznicy według zasad określonych regulaminem technicznym stacji.

10. Wjazd jakiegokolwiek taboru kolejowego na bocznicę na tor nr 22 w czasie tankowania pojazdów kolejowych, rozładunku wagonów na stacji paliw jest zabroniony.

ROZDZIAŁ IV

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. PODSTAWIANIE WAGONOW NA BOCZNICĘ

1. Obsługa bocznicy przez przewoźnika dokonywana jest zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji Lublin i niniejszego regulaminu pracy bocznicy kolejowej.
2. Obsługa bocznicy przez przewoźnika może być dokonywana o każdej porze doby.
3. Na bocznicę mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A..
4. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi bocznicy i pracy manewrowej na niej przez przewoźnika jest ustawiacz przewoźnika.
5. W trakcie obsługi bocznicy przez drużynę manewrową przewoźnika, wyznaczony przez nadzorującego bocznice pracownik obowiązany jest porozumieć się i ściśle współpracować
   z kierownikiem manewrów przewoźnika, celem zapewnienia sprawnej i bezpiecznej obsługi bocznicy.
6. Na bocznicy obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może pracować więcej niż jedna lokomotywa.
7. Zasady obsługi bocznicy przy podstawianiu wagonów przez przewoźnika określono w pkt 3.3. niniejszego regulaminu.

4.2. JAZDY POJAZDÓW TRAKCYJNYCH NA BOCZNICĘ

1. Wjazd pojazdów trakcyjnych w celu zatankowania i następnie ich wyjazd może odbywać się o każdej porze doby bez szczegółowego planu obsługi bocznicy w czasie ustalonym z dyżurnym ruchu nastawni dysponującej LbA zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji Lublin jako stacji obsługującej bocznicę.
2. Na bocznicę mogą wjeżdżać wszystkie rodzaje spalinowych pojazdów trakcyjnych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A..
3. Kierownikiem manewrów w czasie jazdy pojazdów trakcyjnych na i z bocznicy jest dyżurny ruchu nastawni dysponującej LBA.
4. Za ruchy manewrowe na bocznicy odpowiada wyłącznie obsada pojazdów trakcyjnych.
5. W trakcie wykonywania jakichkolwiek ruchów manewrowych na bocznicy w celu zapewnienia bezpieczeństwa prowadzący pojazd trakcyjny powinien zwrócić uwagę na wszelkie wskaźniki i sygnały, a w szczególności na ustawioną tarczę zatrzymania D1.
6. Na bocznicę można podstawiać jednym czynnym pojazdem trakcyjnym, jeden nie czynny pojazd trakcyjny do jego tankowania.
7. Dodatkowe warunki jazd pojazdów trakcyjnych na bocznicę określono w pkt 3.4. niniejszego regulaminu.

4.3. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA

1. Ilość obsług w dobie, czas ich trwania, w tym godzina rozpoczęcia i zakończenia obsługi bocznicy dla podstawiania wagonów do rozładunku wynika z rozkładu jazdy pociągów opracowanego przez PKP PLK S.A. na wniosek przewoźników i planu obsługi bocznicy opracowanego przez przewoźników w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznicy.
2. Rozkład jazdy i plan obsługi bocznicy może być zmieniony na wniosek przewoźnika lub użytkownika bocznicy.
3. Wjazd pojazdów trakcyjnych na bocznicę dla ich tankowania odbywa się o każdej porze doby, bez planu obsługi bocznicy i rozkładu jazdy pociągów w czasie ustalonym z użytkownikiem bocznicy i dyżurnym ruchu nastawni dysponującej LBA.

4.4. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH

1. Na bocznicę nie podstawia się składów manewrowych. Na bocznicę podstawiane są wagony lub pojazdy trakcyjne wyłącznie w ilości po jednym wagonie lub pojeździe trakcyjnym bez wymaganego włączenia ich do hamulca zespolonego.

4.5. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ

1. Dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicowych wynosi 221 kN (22,5 t).

4.6. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH

1. Ograniczeń w kursowaniu rodzajów wagonów i spalinowych pojazdów kolejowych nie ma.

   Umożliwia to wykonywanie przewozów na i z bocznicy taborem kolejowym bez ograniczeń za wyjątkiem elektrycznych pojazdów trakcyjnych.

4.7. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH

1. Lokomotywy przewoźników obsługujących bocznicę oraz pojazdy trakcyjne do tankowania mogą kursować bez ograniczeń po całej bocznicy.

4.8. RUCH LOKOMOTYWY UZYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

1. Użytkownik bocznicy nie eksploatuje własnej lokomotywy manewrowej.

ROZDZIAŁ V

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE

1. Rejonem manewrowym nazywa się część bocznicy stanowiąca samodzielny zespół torów i urządzeń do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierującego manewrami przy użyciu jednego środka trakcyjnego.

2. Bocznica stanowi jeden okręg manewrowy i jednocześnie jeden rejon manewrowy.

3. Na bocznicy, w całym jej okręgu manewrowym nie może znajdować się równocześnie więcej niż jedna czynna lokomotywa manewrowa, przy podstawianiu wagonów lub nieczynnych pojazdów trakcyjnych do tankowania, co oznacza, że równocześnie w tym okręgu i rejonie manewrowym nie mogą odbywać się manewry wykonywane więcej niż jedną lokomotywą.

4. W czasie wjazdów taboru na bocznicę i ich wyjazdu z bocznicy nie mogą się odbywać żadne inne prace manewrowe – przetaczanie taboru.

5.2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY

1. Maksymalna prędkość wszystkich pojazdów kolejowych po torach bocznicy nie może przekroczyć 10 km/h.

2. Manewry na bocznicy należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.

3. Prędkość jazd manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na bocznicy, a w szczególności do widoczności, rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.

4. Zachowanie nakazanej prędkości jazdy manewrowej w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej na bocznicy.

5. Manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiejkolwiek przeszkody, niebezpieczeństwa lub zagrożenia, można było prędkość danej jazdy manewrowej niezwłocznie zredukować do bezpiecznej albo zatrzymać manewrujący tabor.

6. Prędkości jazd manewrowych na bocznicy w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów:

Lp.	Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej	Największa dozwolona prędkość jazdy po torach bocznicy
1.	składem manewrowym wagonami naprzód, w sytuacji gdy jest on poprzedzany przez manewrowego gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie	5 km/h
2.	przy pchaniu taboru poprzedzanego pracownikiem, gdy nie ma możliwości zajęcia miejsca na pierwszym pchanym taborze	5 km/h
3.	na punkcie rozładunku i tankowania, przy którym usytuowane są urządzenia służące do rozładunku wagonów i tankowania pojazdów trakcyjnych	5 km/h
4.	przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru	3 km/h
5.	po torze obok, którego pracują ludzie	3 km/h
6.	w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołoledzi, burzy, silnego deszczu, mgły, itp.	3km/h

5.3. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

1. Na bocznicy można stosować następujące sposoby wykonywania pracy manewrowej:

1) odstawianie i przetaczanie taboru kolejowego pojazdem trakcyjnym,

2) jazdy manewrowe lokomotyw luzem i innych pojazdów trakcyjnych (np. autobusów szynowych).

Wykonywanie manewrów na bocznicy innymi sposobami jest zabronione.

5.4. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWROWYM

1. Pojazd trakcyjny – lokomotywa manewrowa wykonująca prace manewrową z wagonami na bocznicy może znajdować się wyłącznie od strony nastawni dysponującej LBA.

5.5. SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW

1. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych i cięgłowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez przewoźnika należy wyłącznie do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów trakcyjnych przeznaczonych do tankowania należy do obowiązku obsady tych pojazdów.

5.6. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Bocznica nie posiada środków trakcyjnych.

5.7. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Bocznica nie posiada drużyny manewrowej.

5.8. JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN

1. Na terenie bocznicy przejazdów i przejść dla pieszych w poziomie szyn nie ma.

5.9. DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCOW RECZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOLONYCH

1. Na bocznicę można podstawiać wagony bez włączania ich do hamulca zespolonego z uwagi na ilość podstawianych wagonów na bocznicę, wynikającą z długości tacy z żelbetowych płyt prefabrykowanych zabudowanej w torze bocznicowym.

5.10. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW

Na terenie bocznicy dopuszcza się przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego (za pomocą innych urządzeń mechanicznych) w takiej ilości wagonów i *z* taką prędkością, aby w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.

5.11. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC

1. Na terenie bocznicy rozjazdów nie ma.

5.12. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE

1. Głównym sposobem zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem jest zahamowanie ręcznym hamulcem wagonowym.
2. Na bocznicy bezobsługowej stacji paliw z uwagi na specyfikę obiektu zabrania się stosowania tradycyjnych płóz hamulcowych. Dozwolone jest jedynie stosowanie zabezpieczeń wykonanych z materiałów nieiskrzących, tj. klinów gumowych lub drewnianych.
3. Z uwagi na to, iż stacja paliw jest obiektem bezobsługowym w odpowiednie zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem musi być wyposażona drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika.

5.13. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM

1. Parametry pochyleń toru nr 22 na bocznicy określono w pkt. 2.4. ppkt. 3 niniejszego regulaminu. Taca o długości 11.96m z żelbetowych płyt prefabrykowanych w miejscu rozładunku położona jest w poziomie tj. 0,0 ‰.

2. Tabor przewidziany na postój na bocznicy na punkcie rozładunku i tankowania, powinien być zabezpieczony przed możliwością przemieszczenia się ręcznymi hamulcami.

3. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed przemieszczeniem się w każdym przypadku po ukończeniu manewrów.

4. Pozostawianie taboru po zakończeniu pracy manewrowej bez zabezpieczenia jak wskazano w ppkt 2 jest zabronione.

ROZDZIAŁ VI

6. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ

1. Obsługa bocznicy odbywa się całodobowo.
2. Stałego planu pacy manewrowej bocznica nie posiada.
3. Praca manewrowa na bocznicy (poza naborem paliwa) odbywa się w porozumieniu z kierownikiem stacji paliw.

6.2. ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ PRZY PODSTAWIANIU I ZABIERANIU WAGONÓW

1. Kierownictwo nad pracą manewrową na bocznicy przy podstawianiu i zabieraniu wagonów sprawuje kierujący manewrami przewoźnika i na jego polecenie wykonywane są ruchy manewrowe.

2. Kierujący manewrami może podać sygnał do wykonania danego ruchu manewrowego dopiero po upewnieniu się, że droga przebiegu jest ułożona prawidłowo i nic nie zagraża bezpieczeństwu zamierzonej jazdy manewrowej. Po wydaniu polecenia wykonania ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien zająć takie miejsce, by dokładnie mógł obserwować drogę danej jazdy manewrowej i podawać w porę niezbędne sygnały manewrowe.

3. W czasie obsługi bocznicy przez lokomotywę z drużyną manewrową przewoźnika, wszelkie ruchy manewrowe na bocznicy dokonywane są na polecenie kierownika manewrów przewoźnika.

4. W czasie obsługi bocznicy przez przewoźników kierownikiem manewrów uprawnionym do wydawania poleceń na wykonanie ruchów manewrowych może być tylko jedna osoba, ustawiacz przewoźnika dokonujący obsługi bocznicy.

5. Zadaniem kierującego manewrami przewoźnika w zakresie obsługi bocznicy jest:

1) sprawne i bezpieczne wykonanie obsługi punktu zdawczo-odbiorczego oraz punktu rozładunku w zakresie podstawiania, zabrania taboru kolejowego;

2) współpraca z nadzorującym bocznicę lub z innym wyznaczonym przez nadzorującego bocznicę pracownikiem;

3) wykonanie zadań i wskazówek przekazanych przez nadzorującego bocznicę lub innego pracownika wyznaczonego przez nadzorującego bocznicę w zakresie organizacji obsługi bocznicy – punktu rozładunku.

6.3. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Czynności rozładunkowe na bocznicy wykonywane są na torze nr 22, na długości tacy z prefabrykowanych płyt żelbetowych. O zamknięciu toru nr 22 kierownik stacji paliw powiadamia dyżurnego ruchu stacji Lublin za odpisem w Książce eksploatacji i utrzymania stacji paliw.
2. Na czas wykonywania manewrów podczas obsługi punktu rozładunku na torze nr 22 przez przewoźników wszelka praca rozładunkowa z wagonów znajdujących się na tym punkcie powinna być bezwzględnie wstrzymana, a użyte do tych czynności urządzenia rozładunkowe wstrzymane, odsunięte poza skrajnię taboru i unieruchomione. Znajdujący się tam ludzie powinni być ostrzeżeni o mających nastąpić jazdach manewrowych i odsunięci na bezpieczną odległość w bezpieczne miejsca.
3. Dojazd lokomotywy manewrowej lub składu manewrowego do taboru kolejowego przy których trwają prace rozładunkowe lub inne czynności jest kategorycznie zabroniony.
4. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonów stojących na punkcie rozładunkowym zlokalizowanym na torze nr 22, kierujący manewrami przewoźnika obowiązany jest:

   1) sprawdzić, czy nie odbywa się rozładunek wagonów;

   2) sprawdzić, czy nie dokonuje się naprawy wagonów, taboru;

   3) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności rozładunkowych lub naprawczych;

   4) zażądać odsunięcia od taboru i z nad taboru wszelkich urządzeń ładunkowych i przerwać prace wszystkich urządzeń związanych z czynnościami rozładunkowymi;

   5) zażądać pozamykania elementów wagonów oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach rozładunkowych pracowników;

   6) sprawdzić, czy pomiędzy budowlami i urządzeniami rozładunkowymi a wagonami oraz pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;

   7) sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie;

8) upewnić się, że wagony stojące na punkcie rozładunkowym są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło przemieszczenie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy.

5. Sprawdzenia punktu rozładunku w podanym w ppkt. 4 zakresie, kierujący manewrami przewoźnika obowiązany jest dokonać, niezależnie od tego, czy w czasie obsługi punku rozładunku odbywają się czynności rozładunkowe, czy też nie.

6. Lokomotywa luzem może dojechać do stojących wagonów na punkcie rozładunku dopiero po wstrzymaniu wszelkich prac rozładunkowych, zamknięciu zaworów spustowych, itp., zapewnieniu skrajni taboru, usunięciu ludzi, pojazdów i innych urządzeń na bezpieczną odległość od toru oraz stwierdzeniu, że nic nie zagraża bezpieczeństwu pracowników, taboru, urządzeń. Dojechanie do wagonów powinno być każdorazowo uzgodnione z pracownikami związanymi bezpośrednio z w/w czynnościami.

7. Na bocznicy, w sytuacjach awaryjnych, wykonywany jest również rozładunek paliwa z cystern samochodowych, które podczas rozładunku ni przekraczają skrajni budowli na bocznicy.

6.4. WAŻENIE WAGONÓW

1. Ważenia wagonów na bocznicy nie dokonuje się.

6.5. PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

1. Warunki złej widoczności mogą być powodowane następującymi czynnikami:

   1) warunkami atmosferycznymi (mgła, ulewa, itp.) i porą doby;

   2) niekorzystnym usytuowaniem określonych obiektów na bocznicy;

   3) specyfiką wykonywanego manewru (np. pchania wagonów),

   4) wywołanymi w okresie zimy warunkami (śnieżyca, zawieje, oblodzenia, zaspy, itp.).

2. W warunkach złej widoczności przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego i w trakcie jazdy manewrowej, zależnie od sytuacji, należy bezwzględnie:

   1) podawać sygnał Rp1 „BACZNOŚĆ”;

   2) szczególnie bacznie obserwować przedpole jazdy i w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie wstrzymać manewry, pojazd trakcyjny;

3) w razie potrzeby prędkość jazdy ograniczyć do prędkości bezpiecznej 3 km/h.

3. Przy wykonywaniu manewrów, przetaczaniu taboru kolejowego, kierujący manewrami oraz prowadzący pojazd trakcyjny musi upewnić się, że przedpole przed przetaczanym taborem jest wolne od jakichkolwiek przeszkód, a na drodze przetaczania nie znajdują się ludzie lub inne przeszkody.

4. Podczas złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi (np. mgła, deszcz, śnieżyca) sygnały manewrowe kierujący manewrami podaje gwizdkiem i latarką. Maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest włączyć reflektory lokomotywy i podawać sygnały „Baczność".

5. Przy dojeżdżaniu do stojącego taboru, przy stojącym wagonie powinien znajdować się pracownik oświetlający latarką czoło wagonu, a następnie miejsce wykonywania połączenia, bądź rozłączania taboru i ubezpieczać wykonującego czynności związane z łączeniem lub rozłączaniem sprzęgów.

6. W warunkach złej widoczności, jeżeli wzrokowe sprawdzenie drogi przebiegu jest utrudnione, kierujący manewrami lub wyznaczony przez niego manewrowy obowiązany jest każdorazowo przejść całą drogę przebiegu i dopiero po sprawdzeniu i upewnieniu się, że zachowane zostały wszelkie środki bezpieczeństwa oraz nie ma żadnych przeszkód i zagrożeń dla ludzi, taboru i urządzeń bocznicowych, może podać sygnał do wykonania ruchu manewrowego.

7. W warunkach złej widoczności zabrania się wykonywać ruchów manewrowych przy podstawianiu i zabieraniu wagonów jednoosobowo.

8. W warunkach zimowych, kierujący manewrami powinien upewnić się, czy nic nie zagraża bezpieczeństwu wykonywanych jazd manewrowych oraz osób biorących udział w manewrach, a występujące zaśnieżenie i oblodzenia nie spowodują wykolejenia taboru.

9. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na bocznicy należy do obowiązku użytkownika bocznicy.

10. Bieżące odśnieżanie bocznicy, pozwalające na jej ciągłą eksploatację, należy do obowiązków wyznaczonych przez nadzorującego bocznicę pracowników.

11. Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności przy odśnieżaniu bocznicy ustala nadzorujący bocznicę.

12. Usunięty śnieg i lód z toru należy gromadzić w takich miejscach, aby nie ograniczyć widoczności i nie spowodować utrudnień w wykonywaniu pracy manewrowej.

6.6. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Poruszanie się po torach.

1) W czasie wykonywania pracy wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
2) Przed przejściem przez tor należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tor prostopadle do jego osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
3) Przy przechodzeniu przez tor zastawiony taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego taboru.
4) Nie wolno przechodzić przez tor przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
5) Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
6) Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry,
   a urządzeniami przylegającymi do tego toru.
7) Nie wolno stać lub chodzić po materiałach i przedmiotach zgromadzonych na międzytorzach oraz po pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
8) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.

2. Jazda na pojazdach kolejowych

1) Pracownik jadący na stopniu przetaczanego pojazdu kolejowego powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt pojazdu kolejowego.
2) W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
   a) wychylać się poza skrajnię taboru,
   b) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu tub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych,
   c) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
   d) przebywać na stopniach taboru od strony budowli i innych urządzeń,
   e) przebywać na stopniach wejściowych do pojazdu trakcyjnego,
3) Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdu kolejowego będącego w ruchu.

ROZDZIAŁ VII

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

1. Wagony wystawiane do zabrania z bocznicy na punkcie zdawczo-odbiorczym, powinny mieć sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe podwieszone na wsporniki, a tabor powinien być należycie zabezpieczony przed zbiegnięciem w sposób określony niniejszym regulaminem.

2. Sprawdzanie prawidłowości podwieszenia sprzęgów hamulcowych i śrubowych należy do obowiązków:

1) kierującego manewrami przewoźnika - w przypadku wagonów zabieranych z bocznicy.

3. Przy przekazywaniu wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym należy sprawdzić ich stan, zwracając szczególną uwagę na:

1) Kurki hamulcowe - zamknięte; sprzęgi śrubowe i hamulcowe należy zawiesić na hakach zarzutnych i wspornikach wagonów;

2) stan techniczny wagonów, taboru aby nie stwarzał on zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek uszkodzenia wagonu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego należy taki wagon przygotować do wyłączenia z ruchu i powiadomić o tym fakcie nadzorującego bocznicę, który podejmie dalsze działania;

3) stwierdzone braki w ilościach i stanie urządzeń wagonowych, taborowych (linek uziemiających, nakrętek zaworów spustowych itp.), należy porównać z adnotacjami w odpowiednim dokumencie zdawczym z podstawienia wagonu na bocznicę, bowiem w takim stanie mogły przybyć na bocznicę; jeżeli natomiast braki powstały w trakcie pobytu wagonu na bocznicy, należy je bezwzględnie szybko uzupełnić, a fakt ten zgłosić nadzorującemu bocznicę;

4) czy na wagonach ładownych i próżnych podlegających plombowaniu znajdują się właściwe plomby;

5) czy nie brakuje części wagonowych, a luźne części pozakładano na właściwe miejsca,

4. Obowiązek sprawdzenia, czy wszystkie części wagonów znajdują się w komplecie i na właściwych miejscach, należy do obowiązków kierującego manewrami przewoźnika.

7.2. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKO-WYCH NA PUNKTY ZDAWCZO-ODBIORCZE

1. Na punkt zdawczo-odbiorczy wagony, przekazywane są po zakończeniu czynności rozładunkowych.

2. Po ukończeniu czynności rozładunkowych, przed przekazaniem na punkt zdawczo-odbiorczy należy zwrócić uwagę na:

1) prawidłowość podwieszenia sprzęgów, zamknięciu kurków hamulcowych;

2) stan techniczny wagonów;

3) stan i ilość części wagonowych.

3. Stan taboru kolejowego przed przekazaniem z punktu rozładunkowego na punkt zdawczo-odbiorczy po sprawdzeniu musi gwarantować bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

4. Sprawdzenia jak w pkt. 2 dokonuje wyznaczony przez nadzorującego bocznice pracownik.

7.3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA

1. Wyznaczony przez nadzorującego bocznicę pracownik, współpracuje z kierującym manewrami przewoźnika w czasie obsługi bocznicy w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym bocznicy.

2. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznicę, odbywa się na podstawie „planu obsługi bocznicy" opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznicy, bez planu jeżeli takiego nie opracowano lub na podstawie rozkładu jazdy pociągów.

3. Poza planem obsługi wagony mogą być podstawione lub zabrane z bocznicy tylko za obopólnym uzgodnieniem przewoźnika z użytkownikiem bocznicy i za zgodą zarządcy linii kolejowej.

4. W przypadku dokonywania pozaplanowych obsług, przewoźnik w odpowiednim dokumencie zdawczym zaznacza, czy obsługa pozaplanowa jest dokonywana ze względów eksploatacyjnych, czy też na żądanie użytkownika bocznicy.

5. Przewoźnik podstawia tabor przeznaczony na bocznicę na punkt zdawczo-odbiorczy oraz zabiera z niego tabor na podstawie odpowiednich dokumentów zdawczo odbiorczych określonych umową na obsługę bocznicy.

6. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z bocznicy kierujący manewrami przewoźnika, natomiast użytkownika bocznicy reprezentuje na punkcie zdawczo-odbiorczym bocznicy pracownik wyznaczony przez nadzorującego bocznicę lub nadzorujący bocznicę.

7. Kierujący manewrami przewoźnika przy podstawianiu wagonów, na punkt zdawczo odbiorczy,
w rubryce „podstawiono dnia ..." wpisuje faktyczny czas podstawienia, a przedstawiciel bocznicy potwierdza ten fakt w rubryce „odebrał dnia ... ". Zapisy muszą być dokonywane na oryginale, który otrzymuje przyjmujący wagony i kopii wykazu, którą zatrzymuje przedstawiciel przewoźnika.

8. Obowiązkiem przyjmującego jest sprawdzenie stanu taboru, ładunku, czy nie wykazuje on uszkodzeń, braków, naruszenia ładunku itp. i w przypadku stwierdzenia usterek przyjmujący żąda od podstawiającego odnotowania w dokumencie zdawczym stwierdzonych nieprawidłowości. Wpisane nieprawidłowości powinny być podpisane przez obie strony, to jest przez przyjmującego i zdającego wagony na obu egzemplarzach dokumentu.

9. Przewoźnik obsługujący bocznicę, może uważać, że tabor przez niego podstawiony zostały przez użytkownika bocznicy przyjęty bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika bocznicy nie zgłosił się na punkcie zdawczo - odbiorczym po jego odbiór:

a. w czasie ustalonym w planie obsługi bocznicy;

b. z opóźnieniem nie przekraczającym dwóch godzin w stosunku do terminu planowej obsługi;

c. w obsłudze dodatkowej, z nim ustalonej.

W takiej sytuacji, podstawiający ustawiacz przewoźnika odnotowuje w liście przewozowym – „przedstawiciel bocznicy nieobecny".

10. Wagony, tabor z brakiem lub uszkodzeniami przesyłki względnie brakiem lub uszkodzeniem plomb, mogą być podstawione na bocznicę tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu, albo po założeniu plomb zabezpieczających przez przewoźnika i zawiadomieniu o tym użytkownika bocznicy. Powyższe powinno być odnotowane w dokumencie zdawczym i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika i przyjmującego przedstawiciela użytkownika bocznicy.

11. O wagonach gotowych do zabrania z bocznicy, użytkownik bocznicy zawiadamia pisemnie przewoźnika na dokumencie odbiorczym na jedną godzinę przed

ukończeniem czynności ładunkowych. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania jest doręczane pracownikowi przewoźnika w wyznaczonym umową na obsługę bocznicy miejscu jeżeli taka umowa z przewoźnikiem jest zawarta.

12. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania sporządza się w trzech egzemplarzach.

13. W razie ujawnienia wagonu niegotowego do zabrania, przedstawiciel przewoźnika w każdym z trzech egzemplarzy zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania /dokumentu odbiorczego/ zamieszcza uwagę „niegotowy". W takim przypadku przedstawiciel użytkownika bocznicy obowiązany jest ponownie zgłosić gotowość wagonu.

14. Na punkcie zdawczo - odbiorczym w przekazaniu wagonów jako przedstawiciel bocznicy uczestniczy wyznaczony przez nadzorującego bocznice pracownik lub nadzorujący bocznicę z trzecim egzemplarzem zawiadomienia – dokumentu odbiorczego. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika bocznicy do zabrania, ustawiacz przewoźnika odnotowuje we wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia – dokumentu odbiorczego.

15. Przedstawiciel bocznicy i przedstawiciel przewoźnika potwierdzają przekazanie i przyjęcie wagonów, ich stan eksploatacyjny oraz godzinę i datę przyjęcia wagonów w zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania –liście przewozowym swoim podpisem. W przypadku nieobecności przedstawiciela użytkownika bocznicy, ustawiacz przewoźnika odnotowuje w w/w dokumencie uwagę: „przedstawiciel bocznicy nieobecny".

7.4. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH

1. Jeżeli w wagonach, po zakończeniu czynności rozładunkowych nie pozakładano części wagonowych na swoje miejsce, lub stwierdzono uszkodzenie wagonu, itp., kierujący manewrami przewoźnika może odmówić przyjęcia i zabrania z bocznicy takich wagonów.

2. Jeżeli nieprawidłowości ujawnionych przy przekazywaniu wagonów nie można usunąć natychmiast, przewoźnik nie zabiera wagonu. Użytkownik bocznicy zobowiązany jest doprowadzić usterkowany wagon do należytego stanu.

3. Użytkownik bocznicy obowiązany jest zdawać przewoźnikowi wagony po wyładunku w stanie czystym, z pozakładanymi na właściwe miejsca luźnymi częściami, zdatne do ponownego załadunku. W szczególności wagon powinien:

1) być dokładnie i całkowicie opróżniony i posiadać pozdejmowanie nalepki kierunkowe (stare) oraz nalepki ostrzegawcze;

2) mieć ściągnięte zabezpieczenia, plomby i odrutowania.

4. Na żądanie przedstawiciela przewoźnika, przedstawiciel użytkownika bocznicy, obecny przy przekazywaniu wagonów, obowiązany jest wykonać czynności dla umożliwienia sprawdzenia ich stanu.

5. Jeżeli przy zabieraniu wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego przewoźnik zauważy uszkodzenie wagonu, które przy jego podstawieniu na bocznicę nie było stwierdzone, wtedy pracownik przewoźnika żąda usunięcia tego uszkodzenia lub wprowadza się postępowanie wg przepisów wewnętrznych przewoźnika i umów na obsługę bocznicy.

6. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub innych nieprawidłowości podczas przyjmowania taboru, wagonów od przewoźnika należy:

1) przy częściowym braku lub uszkodzeniu przesyłki, braku lub uszkodzeniu plomb, wagony z tymi przesyłkami mogą być przyjęte tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu. W tym przypadku odbiorca może przystąpić do rozładunku wagonów tylko w obecności przedstawiciela przewoźnika, który ustala protokolarnie stan przesyłki;

2) przy uszkodzeniach części jezdnych, cięgłowo zderzakowych, ramy oraz zbiornika wagonu, nie przyjmować wagonu i zażądać komisyjnego sprawdzenia stanu technicznego wagonu przez uprawnionego pracownika przewoźnika.

ROZDZIAŁ VIII

8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

8.1. CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I POSTĘPOWANIE Z NIMI

1. Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie całego procesu przewozu lub w przypadkach awaryjnych, mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.

2. Materiały niebezpieczne dopuszczane są do przewozu transportem kolejowym na ściśle określonych warunkach zawartych w przepisach szczegółowych:

1) dla komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM w „Regulaminie dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych” zwanym w skrócie - „RID”;

2) dla komunikacji międzynarodowej SMGS w Załączniku 2 „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych” do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS).

3. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu do właściwej klasy niebezpieczeństwa oraz grupy pakowania.

4. Wymienione w ust. 2 przepisy dzielą materiały niebezpieczne na podstawie ich własności
i dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny w transporcie kolejowym na następujące klasy niebezpieczeństwa, a mianowicie:

1) Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym;

2) Klasa 2 Gazy;

3) Klasa 3 Materiały ciekłe zapalne;

4) Klasa 4.1 Materiały stałe zapalne, materiały samo reaktywne i materiały stałe, wybuchowe, odczulone;

5) Klasa 4.2 Materiały samozapalne;

6) Klasa 4.3 Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne;

7) Klasa 5.1 Materiały podtrzymujące palenie (utleniające);

8) Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne;

9) Klasa 6.1 Materiały trujące;

10) Klasa 6.2 Materiały zakaźne;

11) Klasa 7 Materiały promieniotwórcze;

12) Klasa 8 Materiały żrące;

13) Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

5. Grupa pakowania materiału niebezpiecznego określa stopień natężenia stwarzanego zagrożenia:

1) grupa pakowania I – materiały stwarzające duże zagrożenie,

2) grupa pakowania II – materiały stwarzające średnie zagrożenie,

3) grupa pakowania III – materiały stwarzające małe zagrożenie.

6. Na bocznicę „Stacja paliw” i jej punkt rozładunku przyjmowane są wagony z materiałami niebezpiecznymi klasy 3. Są to następujące materiały niebezpieczne:

1) Paliwo do silników diesla – materiał ciekły zapalny o temperaturze zapłonu nie wyższej niż 60° C, zaliczany do klasy 3, grupy pakowania III, posiadająca numer identyfikacyjny (rozpoznawczy) zagrożenia – 30 oraz numer identyfikacyjny UN materiału – 1202.

7. Klasa niebezpieczeństwa materiałów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na bocznicę „Stacja paliw” charakteryzują się przede wszystkim następującego rodzaju zagrożeniom:

1) KLASA 3 – zaliczone do tej klasy materiały niebezpieczne są materiałami, ciekłymi zapalnymi, które w 50°C mają prężność pary nie większą niż 300 kPa (3 bar) i nie są całkowicie w stanie gazowym w 20°C i pod ciśnieniem atmosferycznym 101,3 kPa.

8. Szczegółową charakterystykę towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na bocznicę „Stacja paliw” zawiera **„**Karta charakterystyki substancji lub preparatu niebezpiecznego” stanowiąca oddzielny załącznik przechowywana w oddzielnej teczce u nadzorującego bocznice.

8.2. POSTĘPOWANIE Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

1. Wjazd na bocznicę i jej punkt rozładunku z wagonami załadowanymi przesyłkami z materiałami niebezpiecznymi może się odbyć wyłącznie po uzyskaniu zgody przewoźnika od użytkownika bocznicy.

2. Na bocznicy (punkcie rozładunku) może być realizowany przeładunek towarów niebezpiecznych tylko w wagonach cysterny.

3. Przed przyjęciem od przewoźnika przesyłki z materiałem niebezpiecznym na punkcie zdawczo –odbiorczym, wyznaczony przedstawiciel użytkownika bocznicy, sprawdza wagony w oparciu o postanowienia karty UIC 471-3. W szczególności powinien sprawdzić czy:

1) plomby na wszystkich zaworach, spustach i kranach w wagonach cysternach są kompletne, właściwe i prawidłowo założone;

2) pokrywy, zawory, spusty i krany cystern są szczelnie zamknięte;

3) z cystern nic się nie ulatnia, bądź nie wycieka.

4. W celu zapobieżenia ewentualnemu zagrożeniu pożarowemu, kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika, kierujący punktem rozładunku, powinni zabronić palenia tytoniu, rozpalania ognia, zbliżania się z nieosłoniętym płomieniem (np. spawalniczym) i innym źródłem wytwarzającym ciepło w pobliże wagonu z przesyłką niebezpieczną.

5. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika, powinien uprzedzić drużynę manewrową i lokomotywową o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.

6. Przed rozpoczęciem wykonywania manewrów należy upewnić się czy:

1) pokrywy, dźwignie zaworów zalewowo-spustowych cystern są zamknięte;

2) z wagonów nie ulatnia się, nie wycieka towar niebezpieczny.

7. Manewry z wagonami zawierającymi ładunek niebezpieczny:

1) manewrowanie wagonami załadowanymi materiałami niebezpiecznymi powinno być ograniczone do niezbędnych potrzeb związanych z obsługą;

2) na bocznicy zabronione jest prowadzenie ruchu kolejowego z wagonami załadowanymi materiałami niedopuszczonymi do przewozu koleją;

3) wykonywanie manewrów z ładunkiem niebezpiecznym musi się odbywać z zachowaniem szczególnych środków ostrożności;

4) wykonywanie manewrów z ładunkiem niebezpiecznym musi się odbywać wyłącznie metodą odstawczą.

8. Kierujący punktem rozładunku bocznicy powinien uprzedzić wszystkich zainteresowanych pracowników bocznicy biorący udział przy wykonywaniu jakich kol wiek prac na terenie bocznicy i na jego punkcie rozładunku o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.

9. Podczas manewrów każdy wagon załadowanym materiałami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi wzór nr 1, 1.5 lub 1.6 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu, należy oddzielić odległością ochronną (mierzoną pomiędzy tarczami zderzaków, która wynosi co najmniej 18 m lub odpowiada dwóm wagonom dwuosiowym lub jednemu wagonowi cztero-lub więcej osiowemu) od wagonów, oznakowanych dużymi nalepkami wzór nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu.
Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z otwartym źródłem ognia.

10. Prędkość jazd manewrowych z wagonami z towarem niebezpiecznym nie może przekraczać 10 km/h z wyjątkiem zastrzeżenia określonego w ppkt. 11.

11. Prędkość jazd manewrowych wagonów z towarem niebezpiecznym, oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego zgodnie z Regulaminem RID lub cystern kolei 1520/1524 mm oznaczonych kolorowymi pasami wzdłuż części cylindrycznej zbiornika zgodnie Załącznikiem 2 do Umowy SMGS, nie powinna przekraczać 5 km/h.

12. Wykonywanie manewrów z wagonami:

1) oznaczonych nalepkami nr 8 lub 15 zgodnie z Załącznikiem 4 do niniejszego regulaminu;

2) wagonów-cystern oznaczonych kolorowym pasem wyróżniającym (według Załącznika 4 do niniejszego regulaminu) musi odbywać się metodą odstawczą.

13. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną w taki sposób, aby zderzaki były lekko naciśniete.

14. Postępowanie w przypadku awarii:

1) pracownik, który zauważył, że może dojść do zdarzenia stwarzającego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, dla życia i zdrowia ludzi lub dla środowiska, powinien zastosować wszelkie dostępne środki, aby zapobiec temu zdarzeniu lub ograniczyć jego skutki.
2) w przypadku zaistnienia awarii z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, każdy pracownik, o którym mowa w ppkt. 1) powinien w miarę potrzeby i własnych możliwości:
   a) zaalarmować osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
   b) udzielić niezbędnej pomocy osobom poszkodowanym;
   c) zabezpieczyć miejsce zdarzenia;
   d) niezwłocznie powiadomić o wypadku kierownika bocznicy oraz właściwe służby ratownicze
   a następnie oddalić się na bezpieczną odległość od źródła zagrożenia.
3) podczas powiadamiania należy przekazywać jak najwięcej informacji dotyczących zdarzenia, między innymi należy podać:
   a) miejsce zdarzenia (np. rejon bocznicy, umiejscowienie wagonu);
   b) objawy i rozmiary zdarzenia z towarem niebezpiecznym (wyciek, ulatnianie się lub wysypywanie substancji chemicznych, pożar lub wybuch, wyciek kropelkowy lub strumieniowy);
   c) rodzaj towaru niebezpiecznego na podstawie oznakowania wagonu (na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej);
   d) czy są osoby poszkodowane i czy występuje poważne zagrożenie życia ludzi lub środowiska;
   e) rodzaj wagonu;
   f) drogi dojazdowe do miejsca zdarzenia.
4) nadzorujący bocznicę powinien upewnić się, czy powiadomione zostały właściwe dla danego zdarzenia służby ratownicze (Państwowa Straż Pożarna, pogotowie ratunkowe).
5) dowódca przybyłej na miejsce jednostki straży pożarnej obejmuje kierownictwo w zakresie podejmowania akcji ratowniczej.

8.3. KWALIFIKACJE I SZKOLENIA PRACOWNIKÓW UCZESTNICZĄCYCH W PROCESIE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH ORAZ OBSŁUDZE URZĄDZEŃ DO NAPEŁNIANIA I OPRÓŻNIANIA ZBIORNIKÓW TRANSPORTOWYCH

1. Pracownicy, którzy uczestniczą w procesie za rozładunku materiałów niebezpiecznych podlegają szkoleniu zgodnie z działem 1.3 RID.

2. Szkoleniami objęte są zagadnienia z zakresu:

1) znajomości przepisów i instrukcji;
2) klasyfikacji towarów niebezpiecznych;
3) znakowania przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
4) przezwyciężania sytuacji krytycznych w przypadku nieprawidłowości;
5) procedur informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.

3. Pracownicy uczestniczący w procesie rozładunku materiałów niebezpiecznych podlegają szkoleniu raz w roku.

8.4. WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia na każdej ścianie bocznej wagonu, wagonu cysterny, pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej odpowiadającej danemu przewożonemu towarowi niebezpiecznemu. Na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej umieszczone są dwie liczby, gdzie: górna liczba (licznik) oznacza numer identyfikacyjny zagrożenia, a dolna liczba (mianownik) jest numerem identyfikacyjnym UN materiału niebezpiecznego.

2. Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych nie oczyszczonych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych.

3. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione czarnym pasem o szerokości 15 mm.

4. Wzór pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej oraz opis znaczenia użytych na tablicy liczb zamieszczony jest w dziale 5.3.2 Regulaminu RID.

5. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia na wagonach odpowiednich nalepek ostrzegawczych zgodnie z postanowieniami Regulaminu RID albo Zał. II do Umowy SMGS.

6. Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu.

7. Wzory nalepek ostrzegawczych do oznakowania wagonów przewożących towary niebezpieczne oraz oznakowanie wagonów przewożących towary niebezpieczne zamieszczone są w dziale 5.2 i 5.3. Regulaminu RID.

8. Przewożone na bocznicy „Stacja paliw" towary niebezpieczne powinny być oznaczone nalepkami ostrzegawczymi wg wzoru RID **Nr 3 – materiały ciekłe zapalne** – paliwo do silników diesla.

ROZDZIAŁ IX

9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY

9.1. REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY KOLEJO-WEJ BOCZNICY

1. Oględziny, konserwacja, utrzymanie i przeprowadzanie badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej wykonywane jest przez użytkownika bocznicy w oparciu o zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przepisy wewnętrzne bocznicy kolejowej, dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej obowiązujące na tej bocznicy.

2. Utrzymanie bocznicy kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do użytkownika bocznicy.

3. Roboty związane z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej na bocznicy wykonywane są przez firmy zewnętrzne do utrzymania infrastruktury kolejowej, których pracownicy posiadają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania czynności na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wg wymogów spełniających warunki określone w odpowiednich przepisach.

4. Obchody i przeglądy toru na bocznicy objętej niniejszym regulaminem wykonywane są zgodnie z czasookresami oraz zakresem określonym w przepisach wewnętrznych użytkownika bocznicy (zgodnie z zapisami instrukcji: ET-18 Instrukcja utrzymania bocznicy kolejowej).

5. O uszkodzeniach w torze, pracownik wykonujący czynności jak w ppkt 5, stwierdzający uszkodzenia powiadamia nadzorującego bocznicę.

6. Wszelka dokumentacja związana z utrzymaniem infrastruktury kolejowej na bocznicy przechowywana jest przez nadzorującego bocznicę.

ROZDZIAŁ X

10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW

10.1. KWALIFIKACJE, SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE

1. Użytkownik bocznicy nie zatrudnia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.

ROZDZIAŁ XI

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY

Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego:

Pracownicy właściciela bocznicy związani z pracą transportu kolejowego na bocznicy wykonujący czynności rozładunkowe przy wagonach winni znać treść postanowień niniejszego regulaminu oraz zastosować się do postanowień związanych z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa podczas prowadzenia pracy manewrowej.

Obowiązki Kierownika Stacji Paliw wynikają z postanowień treści niniejszego Regulaminu oraz instrukcji EH-3.

Pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego:

1. maszynista,
2. ustawiacz,
3. manewrowy.

Winni zapoznać się dowodnie z treścią niniejszego regulaminu.

ROZDZIAŁ XII

12. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI

1) Tryb postępowania po zaistnieniu zdarzenia kolejowego na torach bocznicowych reguluje instrukcja ET – 13 Instrukcja w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów, stanowiąca załącznik do uchwały Nr 684 Zarządu PKP Energetyka S. A.,
2) Bocznica wyposażona jest w instrukcję ET-13, która znajduje się u kierownika stacji paliw.
3) Spis telefonów alarmowych w razie wypadku z ludźmi lub taborem kolejowym ujęty jest w poniższej tabeli:

Lp.	Abonent	Nr telefonu
1.	**Straż Pożarna**	**998**
2.	**Pogotowie ratunkowe**	**999**
3.	**Policja**	**997**
4.	**Dyrektor PKP Energetyka Oddział Paliwa**	**22 4731448**
6	**Osoba odpowiedzialna za ppoż. i ochronę**	**697-042-718** **697-042-726**

ROZDZIAŁ XIII

13. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW

13.1. ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA

Lp.	Nazwa i adres zarządcy	Nr telefonu	Uwagi
1	**PKP PLK S. A.** **Zakład Linii Kolejowych** **ul. Okopowa 5** **20-022 Lublin**	**(81) 472-33-40**	
2	**PKP PLK S. A.** **Zakład Linii Kolejowych** **Sekcja Eksploatacji Lublin** **ul. Nowy Świat 31a** **20-418 Lublin**	**(81) 472-56-64**	
3	**PKP PLK S. A.** **Zakład Linii Kolejowych** **Nastawnia dysponująca LBA**	**(81) 472-16-44**	

ROZDZIAŁ XIV

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

14.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

1. Niniejszy „Regulamin pracy bocznicy kolejowej” opracowano w 6 jednobrzmiących egzemplarzach , które przydzielono następującym jednostkom organizacyjnym:

   Egzemplarz nr 1 - PKP Energetyka S. A. Oddział w Warszawie – Stacja Paliw w Lublinie

   Egzemplarz nr 2,3,4 - PKP Energetyka S. A. Oddział w Warszawie – Paliwa

   Egzemplarz nr 5,6 - PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych w Lublinie

2. Wersja elektroniczna regulaminu:
   1) W celu zapewnienia dostępu do aktualnej treści regulaminu pracownikom licencjonowanego przewoźnika, PKP Energetyka S.A. udostępni do pobrania aktualną wersje elektroniczną regulaminu na swojej stronie internetowej pod adresem: www.pkpenergetyka.pl.
   2) Sposób zapoznania z treścią regulaminu pracowników licencjonowanego przewoźnika z treścią regulaminu uregulowany jest w umowie pomiędzy PKP Energetyka S.A. a licencjonowanym przewoźnikiem

14.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU

1. Regulamin powinien być utrzymywany w stanie aktualnym przez użytkownika bocznicy.

2. Zmiany wymagające uzgodnienia pod kontem techniczno-ruchowym wprowadzać po uprzednim ich uzgodnieniu z właściwym dla bocznicy Zakładem Linii Kolejowych.

3. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian i uzupełnień włączonym do niniejszego Regulaminu I podany do wiadomości zainteresowanym pracownikom za podpisem na oddzielnym wykazie.

14.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA

1. Wszelkie zmiany i aktualizacje mające wpływ na organizację pracy innych podmiotów należy wprowadzać na bieżąco w uzgodnieniu z tymi podmiotami.
2. Zmiany w Regulaminie Pracy Bocznicy nie mające wpływu na organizację pracy innych podmiotów nie wymagają uzgodnienia z tymi podmiotami.

O zmianach w Regulaminie pracy bocznicy należy jedynie poinformować pisemnie posiadaczy poszczególnych egzemplarzy Regulaminów Pracy Bocznicy.

3. Uzgodniony projekt zmian do Regulaminu zatwierdza Dyrektor PKP Energetyka S.A. Oddział Paliwa po czym należy je przesłać za pokwitowaniem do wszystkich posiadaczy Regulaminu ujętych w pkt. 14.1.
4. Za naniesienie zmian w poszczególnych egzemplarzach Regulaminu odpowiedzialni są ich posiadacze zgodnie z pkt. 14.1.
5. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian (§ 69 regulaminu) i do wiadomości pracownikom bezpośrednio zatrudnionym bądź związanym z pracą bocznicy oraz pracownikom nadzoru, mającym związek z eksploatacją i utrzymaniem bocznicy.
6. Za aktualizację wszystkich egzemplarzy niniejszego regulaminu odpowiedzialny jest PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa.

ROZDZIAŁ XV

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Lp	Zmiana				Podpis wprowadzającego zmianę
	na stronie	dotyczy	podstawa jej wprowadzenia nr i data uzgodnionego zarządzenia	obowiązuje od dnia	
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1	12 13	pkt. 3.4.1 pkt 3.4.8 pkt. 4.1.1. pkt. 4.1.2. pkt. 4.2.5.	12ES6-705-1/a/2013	28.05.2013	
2.	5, 6, 11, 17, 18, 19, 22, 29, 30, 31, 32,	pkt 1.1 ; 1.3; 1.5; 1.7; 1.8; 3.3 ; 5.10; 6.1 ; 6.2; 7.1 ; 9.1 ; 10.1 ; 11	EP-EPT1c-514--3 16-2/2015	11.05.2015	
3.	5, 9, 17, 34, 35, 36	1.2 , 2.9) 5.12 , 12.3 , 13.1 , 13.2) 14.1	EP-EPT1b-514--3/10/16	01.03.2017	
4.	5, 6, 11, 18, 19, 20, 23, 31, 33, 34	pkt 1.1, 1.4, 1.3, 1.6, 1.7 1.8, 2.6, 2.10, 3.3, 6.1 6.3 ust. 1, 16.3 ust. 7, 7.3, 7.3 ust. 15, Pkt. M, 12 pkt 2 14.3	EP-EPT1b-514-3107/17	01.09.17	

ROZDZIAŁ XVI

16. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

16.1. ZAŁĄCZNIK NR 1 – KLASY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WEDŁUG RID

Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym
Klasa 2 Gazy
Klasa 3 Materiały ciekłe zapalne
Klasa 4.1 Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały stałe wybuchowe odczulone
Klasa 4.2 Materiały samozapalne
Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne
Klasa 5.1 Materiały utleniające
Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne
Klasa 6.1 Materiały trujące
Klasa 6.2 Materiały zakaźne
Klasa 7 Materiały promieniotwórcze
Klasa 8 Materiały żrące
Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

16.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 – WYKAZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH WYSOKIEGO RYZYKA (TWR)

Do towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) zalicza się towary wymienione w poniższej tabeli, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tabeli.

Klasa	Pod klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (litry)[c)]	Luzem (kg)[d)]	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy zapalne (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem pojemników aerozolowych	0	a)	0
3		materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)
		materiały ciekłe wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1		materiały utleniające grupy pakowania I	3000	a)	b)

	nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1	materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2	materiały zakaźne kategorii A (UN 2814 i 2900)	a)	0	0
7	materiały promieniotwórcze	3000 A_1 (w postaci specjalnej) lub 3000 A_2 w sztukach przesyłek Typ B(U), Typ B(M) lub Typ C		
8	materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

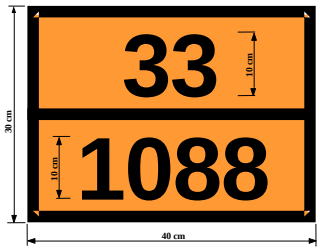
a) nie dotyczy,

b) niezależnie od ilości, przepisów rozdziału 1.10.3 RID/Zał. 2 do SMGS nie stosuje się,

c) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz w cysternie jest opuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 12 RID/Zał. 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu w cysternie, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje,

d) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz towaru luzem jest dopuszczony zgodnie z działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 17 RID/Zał. 2 do SMGS. Dla materiałów nie dopuszczonych do przewozu towaru luzem, informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.

16.3. ZAŁĄCZNIK NR 3 – STAŁE OZNACZENIA OSTRZEGAWCZE NA WAGONACH WYMAGAJĄCYCH ZACHOWANIA SZCZEGÓLNEJ OSTROŻNOŚCI PRZY WYKONYWANIU MANEWRÓW

Nr	Symbol	Opis
1	 pomarańczowa tablica identyfikacyjna	gazy: skroplone, skroplone silnie schłodzone, rozpuszczone pas szerokości 30 cm – kolej 1435 i 1520 mm
2	UN 1005 amoniak bezwodny UN 1017 chlor gazy zapalne 2F, 3F, 4F	UN 1079 ditlenek siarki, UN 1092 akroleina stabilizowana, UN 1230 metanol UN 1131 disiarczek węgla, UN 1162 dimetylodichlorosilan, UN 1250 metylotrichlorosilan UN 1325 kaprolaktam, UN 1381 fosfor żółty, UN 2304 naftalen stopiony, UN 2448 siarka stopiona UN 1649 mieszanina przeciwstukowa do

	pas szerokości 30 cm – kolej 1520 mm	paliw silnikowych UN 3082 materiał zagrażający środowisku ciekły, i.n.o. materiały żrące o kodzie C1, C3, CF1, CW1, CO1, CT1 pas szerokości 50 cm – kolej 1520 mm

16.4. ZAŁĄCZNIK NR 4 – WZORY NALEPEK OSTRZEGAWCZYCH

nr 1

materiały wybuchowe podklas 1.1, 1.2, 1.3

nr 1.4

materiały wybuchowe podklasy 1.4

nr 1.5

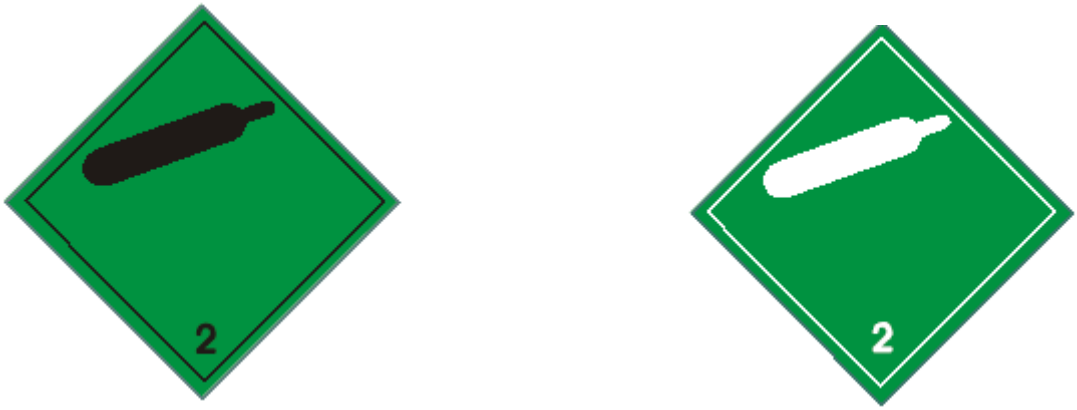
materiały wybuchowe podklasy 1.5

nr 1.6

materiały wybuchowe podklasy 1.6

nr 2.1

gazy zapalne



nr 2.2

gazy niepalne nietrujące

nr 2.3

gazy trujące

nr 3

materiały ciekłe zapalne

nr 4.1

materiały stałe zapalne,

materiały samoreaktywne,

materiały stałe wybuchowe odczulone

nr 4.2

materiały samozapalne

nr 4.3

materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy zapalne

nr 5.1

materiały utleniające

nr 5.2

nadtlenki organiczne

nr 6.1

materiały trujące

nr 6.2

materiały zakaźne

nr 7A

materiały promieniotwórcze

kategoria I – BIAŁA

nr 7B

materiały promieniotwórcze

kategoria II – ŻÓŁTA

nr 7C

materiały promieniotwórcze

kategoria III – ŻÓŁTA

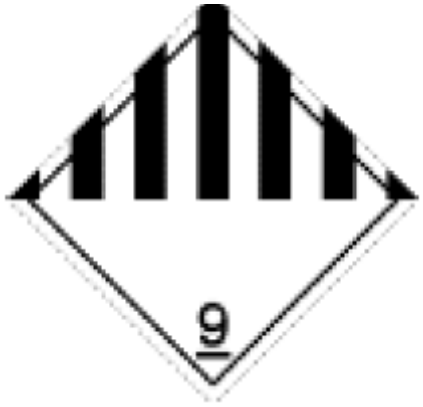
nr 7E

materiały promieniotwórcze

rozczepialne

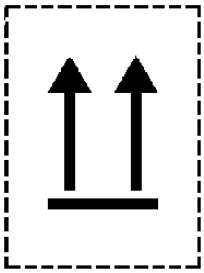
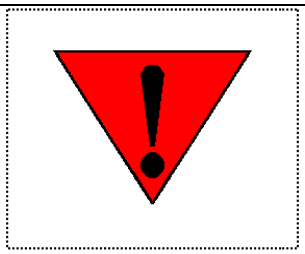
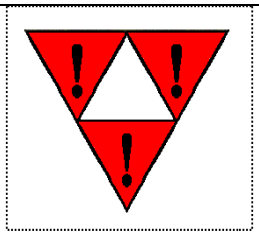
nr 8

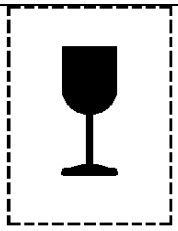
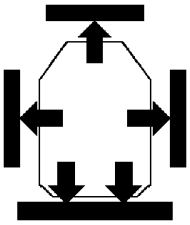
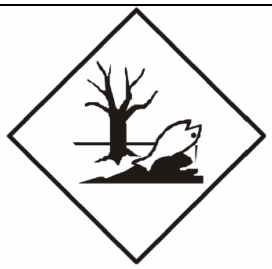
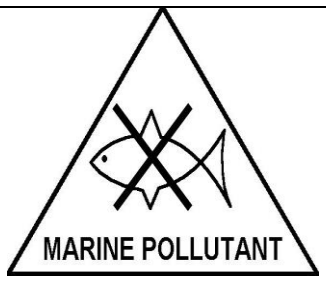
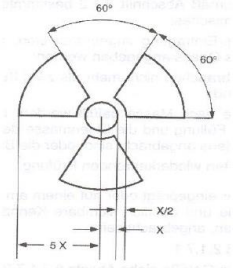
materiały żrące



nr 9

różne materiały i przedmioty niebezpieczne

Inne nalepki		
Nr11		**„Góra”** Dwie czarne strzały na białym lub właściwie kontrastującym tle
Nr13		**Ostrożnie przetaczać**
Nr15		**Zakaz odrzutu i staczania**

		**Towar łatwo tłukący się, kruchy** Wagon wymaga ostrożnego manewrowania.
		Materiały przewożone w stanie podgrzanym.
		**Nalepka dla przesyłek nadzwyczajnych o przekroczonej skrajni.**
		**Materiały zagrażające środowisku**
		**Materiały skażające środowisko wodne**
		**Symbol promieniowania**

16.5 ZAŁĄCZNIK NR 5 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Opis techniczny:

1.Bocznica położona jest na torze Nr 22

2.Początek bocznicy - km 0,000 / L-007 km 173,771.94

3.Koniec bocznicy - km 0,2+49.87/ L-007 km 174,021.81

4.Długość bocznicy budowlana - 234,87 mb

5.Długość bocznicy całkowita - 249,87 mb

6.Długość bocznicy użyteczna - 202,37 mb

7.Punkt zdawczo-odbiorczy - km 0,160.91

8.Bocznica położona jest na spadkach:

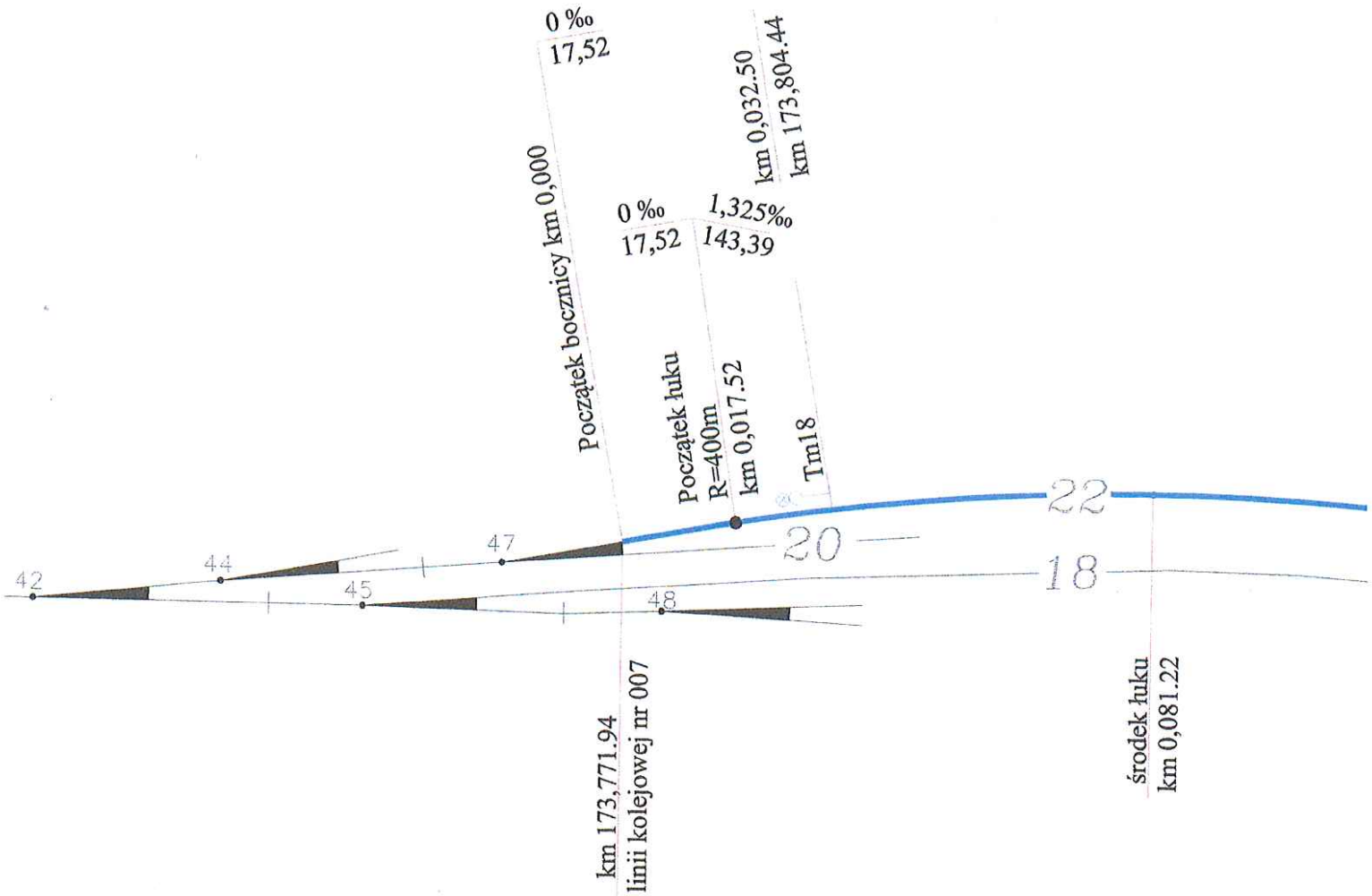
- od km 0,000 do km 0,017.52 0‰ na długości 17,52 mb
- od km 0,017.52 do km 0.109.91 1.325 ‰ na długości 143,39 mb
- od km 0,109.91 do km 0,192.87 0‰ na długości 31.96 mb
- od km 0,192.87 do km 0,249.87 0,877 ‰ na długości 57,0 mb

9.Na odcinku bocznicy znajduje sie łuk o promieniu R-400 m L=127,40

Nr toru	Długość budowlana			Długość całkowita			Długość użyteczna			Nawierzc	
	Od	Do	(m)	Od	Do	(m)	Od	Do	(m)	Szyny	Podkła
22	R47	KO (zasypka)	235	R47	Ko	250	Tm 18	KO (zasypka)	202,37	S49	strunobe
	0,000	0,234.87		0,000	0,249.87		0,032.50	0,234.87			

PLAN SYTUACYJ
KOLEJO

PKP ENERGET
ODZIAŁ PALIWA W
04-275 Warszawa ul. J.C
Stacja Paliw - Lu



:chnia		Nazwa i przeznaczenie	Uwagi
ład	Podsypka		Bocznica znajduję się na torze Nr 22 należącym do PKP PLK S.A.
eton	tłuczeń	Rozładunkowy	Tor na długości "tacy" zbudowany jest z szyn typu S49 na podkładkach typu BL-3, na płytach podtorowych z żelbetowych elementów prefabrykowanych typu "Z

BOCZNICY

[

. S.A
RSZAWIE
opickiego 50
tor 22

Przedmio
Nazwa i a
Imię i I
inż. Zb

)R"

22a

18

'rzedmiot rysunku:

PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

lazwa i adres obiektu:

PKP ENERGETYKA S.A
ODZIAŁ PALIWA W WARSZAWIE
04-275 Warszawa ul. J.G. Chłopickiego 50
Stacja Paliw - Lublin tor Nr 22

Imię i Nazwisko	podpis:	Skala 1:1000
inż. Zbigniew Drozdowski		Nr rys. 1

Załącznik do Regulaminu pracy bocznicy kolejowej
PKP Energetyka S.A. Stacja Paliw w Lublinie.

Imienny wykaz osób które zapoznały się z treścią regulaminu i potwierdziły przyjęcie jego postanowień do wiadomości i stosowania

Lp.	Data	Imię i nazwisko	Stanowisko	Podpis pracownika
1	07.09.2013	Adam Lesiak	kier. gr. st. pdlw	nie pracuje
2	07.09.2013	Marcin Wołgórski	Magazynier	nie pracuje
3	20.8.2013	Marcin Grzybowski	Magazynier	nie pracuje
4	05.09.2014	Ireneusz Tarchała	Magazynier	
5	18.09.2011	Ryszard Mazur	Magazynier	
6	04.03.2021	Rafał Fejdyk	Magazynier	