

Egz. Nr 1



PKP ENERGETYKA

R E G U L A M I N

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ PKP Energetyka S.A.

Oddział w Warszawie – Paliwa

ul. Chłopickiego 50, 04- 275 Warszawa

Stacja Paliw w Zajązkowie Tczewskim

Bocznica przy stacji Zajązkowo Tczewskie

Uzgodniono pod względem techniczno - ruchowym


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni
81-333 Gdynia, ul. Morska 24

PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych
ZAGŁ W Gdyni DYREKTORA
/In Eksploatacyjny/

.....
Gdynia dnia 09. 10. 2012

ZATWIERDZAM:

Zastępca Dyrektora
ds. Technicznych

.....
Bogusław Solarski
(pieczęćka i podpis dyrektora zakładu)

Regulamin sporządzono w 6 jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 38 stron.

Warszawa dnia 1 października 2012 roku.

SPIS TREŚCI

Numer Działu	Tytuł	Strona
	Karta uzgodnień	2
1	Postanowienia ogólne	4
2	Opis techniczny bocznic kolejowej	8
3	Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą a torami zarządcy infrastruktury kolejowej z którymi bocznic kolejowa jest połączona	12
4	Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej	12
5	Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej	14
6	Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznic kolejowej	17
7	Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego	19
8	Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych	21
9	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	29
10	Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznic	31
11	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic	32
12	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	32
13	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową	33
14	Postanowienia końcowe	34
15	Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	35
16	Załączniki do regulaminu	36

1. ***Postanowienia ogólne***

Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu bocznicy:

1) Podstawa prawna:

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 ze zm.)
- Rozporządzenie MI z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm),
- 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).
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane – (tekst jednolity Dz. U. z 2016 poz. 290),

- 2) Celem opracowania regulaminu pracy bocznicy jest usystematyzowanie i ustalenie zbioru zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicy kolejowej. Regulamin określa wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazuje sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznicy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków miejscowych na bocznicy kolejowej oraz postanowień przepisów wewnętrznych.

Nazwa bocznic kolejowej

- 1) Nazwa bocznic: bocznic kolejowa, normalnotorowa, stacyjna – **PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa ul. Chłopickiego 50, 04-275 Warszawa przy stacji Zajązkowo Tczewskie**, zwana w dalszej części niniejszego regulaminu „bocznicą”.
- 2) Nazwa bocznic figurująca w Regulaminie technicznym stacji brzmi: **„Bocznic PKP Energetyka S.A. Stacja Paliw w Zajązkowie Tczewskim”**.

Podstawy prawne eksploatacji bocznic

- 1) Bocznic jest własnością: **Polskie Koleje Państwowe S.A.** Zakład Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku.
Eksploatowana na podstawie umowy dzierżawy nr D80-KNDE-4NS/15 z dnia 09.07.2015 r.
- 2) Bocznic usytuowana jest na działce 66/10 obrębu geodezyjnego 0024 Zajązkowo w jednostce ewidencyjnej 221406_2 Tczew-G., na terenie zamkniętym, wydzielona z terenu **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni stacja Zajązkowo Tczewskie** rejon nastawni dysponującej ZTA.

Zakres obowiązywania regulaminu:

- 1) Niniejszy regulamin obowiązuje od dnia zatwierdzenia przez: dyrektora PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa, ul. J. G. Chłopickiego 50. 04-275 w Warszawie.
- 2) Postanowienia regulaminu bocznic obowiązują pracowników PKP Energetyka S.A. wykonujących obsługę manewrową bocznic i pobierających paliwo w szczególności zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe. Pracowników Stacji Paliw w Zajązkowie Tczewskim, pracowników mających związek z eksploatacją i utrzymaniem bocznic, w tym pracowników nadzoru.
- 3) Postanowienia regulaminu bocznic obowiązują pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe innych przewoźników kolejowych świadczących usługi przewozowe dla PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie- Paliwa, ul. J. G. Chłopickiego 50 w Warszawie.
- 4) Postanowienia regulaminu bocznic obowiązują prowadzących pojazdy kolejowe innych przewoźników korzystających z usług PKP Energetyka S.A. Stacja Paliw w Zajązkowie Tczewskim.
- 5) Wszelkie zmiany i aktualizacje należy wprowadzać na bieżąco w uzgodnieniu z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni
Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian i podany za podpisem do wiadomości zainteresowanym pracownikom PKP Energetyka S.A. wymienionych w pkt. 2 rozdziału, PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, przewoźników kolejowych wymienionych w pkt. 3 i 4 rozdziału.
- 6) Za aktualizację wszystkich egzemplarzy niniejszego regulaminu czyni się odpowiedzialnym PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie - Paliwa.

- 7) Niniejszy regulamin należy okazywać na każdorazowe żądanie uprawnionych organów kontrolnych.

Postanowienia ogólne dot. użytkownika bocznic

Użytkownikiem bocznic 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 bocznic reguluje odrębna umowa.

Postanowienia ogólne dot. współużytkowników bocznic

Nie dotyczy.

Przeznaczenie bocznic kolejowej

Bocznic 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 bocznic,
3. przemieszczania pojazdów kolejowych i wagonów w obrębie bocznic

Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na terenie bocznic 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 prowadzącego pojazd kolejowy
- 7) ET-12 Instrukcja dla rewidenta taboru,
- 8) ET-13 Instrukcja w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na-ET-14 Instrukcja o technice, wykonywania manewrów
- 9) ET-15 Instrukcja o sposobach ładowania i zabezpieczania ładunków w przewozach kolejowych,
- 10) ET-16 Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych,
- 11) ET-17 Instrukcja dla kierownika pociągu,
- 12) ET-18 Instrukcja utrzymania bocznic kolejowych

Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządców infrastruktury kolejowej z którymi bocznic kolejowa jest połączona lub przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę

Na terenie bocznic 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

- Ie-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji – PKP PLK S.A.,
- Ir-1(R-1) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów – PKP PLK S.A.,
- Ie-14 (E-36) Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznej – PKP PLK S.A.,

– Ir-16 Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych

2. Opis techniczny bocznic kolejowej

2.1. Położenie bocznicy ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej z którą jest połączona

Bocznicę PKP Energetyka S.A. Stacja Paliw w Zajączkowie Tczewskim stanowi tor nr 224a. Bocznicą usytuowaną jest w stacji Zajączkowo Tczewskie w okręgu nastawczym nastawni dysponującej ZTA. Bocznicą odgałęzia się od toru stacyjnego nr 224 rozjazdem zwyczajnym nr 276 w kilometrze 7.589 linii kolejowej nr 735 Górki - Zajączkowo Tczewskie ZTA.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Tor nr 224a bocznicy Stacji Paliw stanowi jeden okręg nastawczy. Posterunków ruchu oraz obsady bocznicą nie posiada. Droga przebiegu dla wjazdu i wjazdu na bocznicę nastawiana jest przez nastawnię dysponującą ZTA.

2.3. Lokalizacja punktów zdawczo-odbiorczych

Bocznicą posiada punkt zdawczo-odbiorczy na torze nr 224a w km 7.475. Wagony są podstawiane na tor nr 224a i odbierane z tego toru. Na konstrukcji wiaty dystrybutora zabudowana jest tablica z napisem punkt zdawczo- odbiorczy.

2.4. Tory bocznicowe

Układ torów w profilu

Numer toru	Określenie pochylenia oraz maksymalna wielkość pochylenia w ‰
224a	od rozjazdu nr 276 do k.o. km 7.451 poziom 0,01 ‰,

Wykaz torów ze wskazaniem ich długości i przeznaczenia

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Numery rozjazdów ograniczające tor		Długość toru [m]				Dopuszcza się przejazd wagonów z przekroczoną skrajnią ładunkową o:			Czy tor posiada		Uwagi	
		od	do	ogólna		użyteczna		szerokości [mm]	Wysokości [mm]	izolacje całkowitą lub częściową	urządzenia do zwalniania przebiegów			
				od km	do km	dł. [m]	od km	do km	dł. [m]					
224a	Zdawczo-odbiorczy (zrzut paliwa i nabór paliwa)	rozj. 276	km 7.451 k.o.	7.556	7.451	105	7.536	7.451	85	500	bez ograniczeń	tak	nie	-

Objaśnienie k.o. – kozioł oporowy

2.5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów

Rodzaje i typy rozjazdów ze wskazaniem ich położenia zasadniczego, sposobu nastawiania, oświetlenia oraz obsługi i uzależnienia

Nie występują.

2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze

Nie występują.

2.7. Uzależnienia zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic

Nie występują.

2.8. Przyporządkowanie rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Bocznicą Stacji Paliw rozjazdów i wykolejnic nie posiada.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Nie posiada.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Nie występują..

2.11. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

Nie posiada.

2.12. Oświetlenie bocznic kolejowej

Punkt zdawczo odbiorczy oświetlony jest przez dwie lampy, każda o mocy 100 W, oraz jedną lampę o mocy 70 W zainstalowaną na słupie na terenie bocznic, co umożliwi obsługę bocznic w porze nocnej (ciemnej) oraz zezwala na czynności ładunkowe całodobowo.

2.13. Punkty ładunkowe

Nie występują

2.14. Urządzenia ładunkowe

Rozładunek cystern kolejowych z autocystern odbywa się sposobem grawitacyjnym. Stacja paliw posiada jedno stanowisko do tankowania, wyposażone w jeden dystrybutor lub w niektórych lokalizacjach w dystrybutor awaryjny.

2.15. Bramy wjazdowe

Nie posiada.

2.16. Wagi wagonowe

Nie posiada

2.17. Inne urządzenia

Brak.

2.18. Lokalizacja budowli lub urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli

Budowle posiadają wymaganą skrajnie.

2.19. Sygnały, wskaźniki, tablice

1. Bocznicą Stacji Paliw semaforów, tarcz zaporowych i manewrowych nie posiada.
2. Przed ukresem rozjazdu nr z prawej strony na międzytorzu toru nr 224a i łącznikiem między rozjazdami nr 226 a nr 252 w km 7.536 znajduje się prostokątna tarcza informacyjna o treści „**Stój ! Dalsza jazda po uzgodnieniu z nastawnią ZTA**” dla wyjazdu z bocznicy.
3. Na torze nr 224a na wysokości ukresu rozj. nr 276 w km 7.536 dla jazd z rozjazdu 276 ustawiana jest tarcza zatrzymania wskazująca sygnał D1 „Stój” dla zamknięcia toru nr 224a w czasie zrzutu paliwa do zbiorników. Każdorazowo tarczę ustawia i zdejmuje pracownik stacji paliw.
4. Zabudowany wskaźnik W17 na międzytorzu torów nr 224a i łącznikiem między rozjazdami nr 276 a nr 252 w ukresie rozjazdu nr 276.
5. Przy wjeździe na bocznicę z prawej strony za rozj. 276 zabudowany wskaźnik W27 z oznaczeniem 0,5
6. Z prawej strony przed kozłem oporowym w km 7.451 zabudowany wskaźnik sygnał Z1 „Stój”.

2.20. Urządzenia i środki trakcyjne

Nie posiada

2.21. Tabor kolejowy

Bocznicą nie posiada taboru kolejowego.

2.22. Środki łączności

Przedstawiciele bocznic i licencjonowanego przewoźnika komunikują się za pomocą środków łączności telefonicznej bezprzewodowej.

2.23. Inne urządzenia

Brak

3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej

1. Wjazdy lub wyjazdy na i z bocznicy odbywają się poprzez zgłoszenie: telefoniczne, radiotelefoniczne, ustne do dyżurnego ruchu nastawni dysponującej ZTA przez licencjonowanego przewoźnika.
2. Na wyjeździe z bocznicy, z toru nr 224a na wysokości ukresu rozjazdu nr 276 z prawej strony, na międzytorzu torów nr 224a i łącznikiem pomiędzy rozjazdami nr 276 a nr 252 w km 7.536 znajduje się tarcza informacyjna o treści „**Stój ! Dalsza jazda po uzgodnieniu z nastawnią ZTA**”. Wyjazd z bocznicy na tor stacyjny nr 224 może nastąpić tylko po uzyskaniu zgody od dyżurnego ruchu nastawni dysponującej ZTA.
3. Wjazd pojazdu kolejowego z napędem na tor bocznicy następuje z toru stacyjnego nr 224 na podany sygnał „jazda manewrowa dozwolona” na Tm24 przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej ZTA.
4. Wyjazd z bocznicy na tor stacyjny nr 224 stacji Zajączkowo Tczewskie następuje na radiotelefoniczne polecenie podane przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej ZTA.
5. Ruch pojazdów kolejowych użytkownika bocznicy oraz przewoźników po torach zarządcy infrastruktury odbywa się zgodnie z instrukcją Ir-1 (R-1) o prowadzeniu ruchu pociągów, instrukcją Ir – 9 (R-34) o technice pracy manewrowej, instrukcją Ie-1 (E-1) instrukcja sygnalizacji, oraz zgodnie z postanowieniami Regulaminu Technicznego stacji Zajączkowo Tczewskie.

4. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową, obsługa bocznicy

1. Uwzględniając przeciętną długość 1 wagonu wynoszącą 17 m, jednorazowo na bocznicę na tor:
 - nr 224a można podstawić 5 wagonów.
2. Wagony podstawione na bocznice są wpychane, natomiast wagony zabierane z bocznicy są ciągnięte.
3. Obsługa bocznicy odbywa się w pracy ciągłej, w zależności od potrzeb.
4. Obsługę manewrową bocznicy wykonuje licencjonowany przewoźnik.
5. Pracę manewrową organizuje oraz nadzoruje kierownik manewrów obsługi manewrowej licencjonowanego przewoźnika kolejowego obsługującego w danym momencie bocznicę kolejowej stacji paliw bądź w przypadku

niepilotowanych jazd i pojazdów luzem – kierujący pojazdem; po uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu właściwej nastawni dysponującej

4.2. Liczba obsługa i czas ich wykonywania

Stalego planu obsługi bocznic nie posiada.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych

- Wymagane jest podstawianie i zabieranie wagonów na załączonym hamulcu zespolonym.

4.4. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

1. Po torach bocznic mogą kursować wagony o dopuszczalnym rozstawie osi skrajnych wagonów wynoszącym minimum 3,5 mb lub większym.
2. Ograniczenia związane ze skrajnią - jak w tabeli pkt. 2.4.
3. Dopuszczalna prędkość jazdy po torze nr 224a bocznic do 5 km/h.
4. Przetaczane pojazdy powinny być ze sobą sprzęgnięte i hamowane hamulcem zespolonym.
5. Przesyłki nadzwyczajne:
 - 1) bocznic kolejowa posiada możliwości i warunki techniczne do przyjmowania i nadawania wagonów z przesyłkami nadzwyczajnymi,
 - 2) zagadnienia związane z bezpieczeństwem i organizacją przewozu przesyłek nadzwyczajnych określone są w Instrukcji ET-16 PKP Energetyka S.A. o przewozie przesyłek nadzwyczajnych,
 - 3) przed przyjęciem przesyłki nadzwyczajnej pracownik z obsługi manewrowej bocznic ma obowiązek sprawdzić możliwość jej przyjęcia uwzględniając parametry przesyłki i parametry torów bocznic,
 - 4) wagon z przesyłką nadzwyczajną oraz list przewozowy powinny być obustronnie oznaczone właściwymi nalepkami wg zał. nr 24 oraz umocowanymi tablicami informacyjnymi wg zał. nr 25 instrukcji ET-16 PKP Energetyka S.A. o przewozie przesyłek nadzwyczajnych,
 - 5) przetaczania wagonów załadowanych ładunkami nadzwyczajnymi należy dokonywać płynnie, z jednostajną prędkością. Maszynista powinien unikać szarpania wagonów, nagłego hamowania.
 - 6) przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu powinno odbywać się komisyjnie z udziałem pracownika przewoźnika, pracownika zakładu linii kolejowych z udziałem nadawcy przesyłki, na miejscu załadunku takiej przesyłki,
 - 7) dopuszczenie przesyłki do przewozu komisja stwierdza w protokole, który sporządza w czterech egzemplarzach.

4.5. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy

W przypadku wjazdu na bocznicę lokomotyw innych przewoźników mogą się one poruszać w oparciu o zapisy zawarte w umowie z PKP Energetyka Oddział w Warszawie – Paliwa. Kierujący pojazdami powinni posiadać potwierdzoną znajomość Regulaminu Pracy bocznicy Stacji Paliw w Zajączkowie Tczewskim oraz Regulaminu Technicznego stacji Zajączkowo Tczewskie.

4.6. Ruch lokomotyw użytkownika po torach zarządcy infrastruktury

Ruch lokomotyw użytkownika po torach PKP PLK S.A. odbywa zgodnie uregulowaniami Instrukcji Ir- 1 (R-1) o prowadzeniu ruchu pociągów, Instrukcji Ir- 9 (R-34) o technice pracy manewrowej, Ie-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji, oraz postanowieniami Regulaminu Technicznego stacji Zajączkowo Tczewskie.

5. *Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej*

5.1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe

Tor nr 224a bocznicy stanowi jeden rejon manewrowy.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy

Prędkość jazdy po torach bocznicy wynosi do 5 km/h.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

1. Prace manewrowe wykonuje się przy użyciu jednej lokomotywy.
2. Prace manewrowe należy wykonywać przy czynnym hamulcu zespolonym.
3. Przy pchaniu wagonów należy zachować ostrożność ze względu na budowle przylegające do torów.
4. Prowadzenie manewrów poprzez odrzucanie jest zabronione.
5. Szczegółowe zasady i sposoby wykonywania manewrów określa instrukcja PKP Energetyka S.A. ET-14 o technice wykonywania manewrów

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

Podczas wstawiania wagonów na bocznicę, wagony powinny być przez lokomotywę pchane, a podczas zabierania z bocznicy ciągnięte.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw

Obsługa manewrowa boczniczy ma obowiązek sprzęgania, rozprzęgania wagonów, zawieszania sprzęgów hamulcowych na wspornikach oraz sprawdzenia stanu technicznego wagonów wg zasad określonych w § 12 Instrukcji ET-14 PKP Energetyka S.A. o technice wykonywania manewrów.

5.6. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

Pracą manewrową kieruje – kierownik manewrów obsługi manewrowej licencjonowanego przewoźnika obsługującego w danym momencie bocznicę kolejowej stacji paliw, a w przypadku niepilotowanych jazd i pojazdów luzem – kierujący pojazdem, dostosowując się do wymagań eksploatacyjnych boczniczy oraz rodzaju zadań do wykonania. Obsada manewrowa powinna posiadać środki ochrony osobistej, odzież i obuwie robocze, posiadać kamizelkę ostrzegawczą, kask ochronny oraz przybory sygnałowe. W razie konieczności drużyna manewrowa powinna być wyposażona w radiotelefony.

5.7. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowe

Nie dotyczy.

5.8. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych

1. Jazda z paliwem składu manewrowego na bocznicę i z boczniczy musi odbywać się przy czynnych hamulcach zespolonych.
2. Inne jazdy manewrowe z wyłączonym hamulcem zespolonym reguluje § 11 pkt. 2 Instrukcji ET-14.

5.9. Przekładanie zwrotnic rozjazdów w drogach przebiegu manewrów

Przekładanie zwrotnic rozjazdów oraz sprawdzanie drogi przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicę i z boczniczy w rejonie manewrowym nastawni ZTA należy do pracowników nastawni dysponującej ZTA.

Na boczniczy rozjazdy nie występują.

5.10. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie

1. Głównym sposobem zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem jest zahamowanie ręcznym hamulcem wagonowym.
2. Na boczniczy 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 jest obiektem bezobsługowym w odpowiednie zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem musi być wyposażona drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika.
4. Za prawidłowe zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem odpowiedzialnym czyni się kierownika manewrów obsługi manewrowej licencjonowanego przewoźnika, bądź w przypadku niepilotowanych jazd i pojazdów luzem – kierujący pojazdem; obsługujący w danym momencie bocznice kolejowej stacji paliw.

5.11. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem

Po zakończeniu pacy manewrowej, lub w czasie jej wykonywania, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru należy odpowiednio zabezpieczyć przed zbiegnięciem.

Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy używać ręcznych hamulców wagonowych, a w razie ich braku klinów gumowych lub drewnianych. Zabrania się stosowania tradycyjnych płóz hamulcowych.

W czasie manewrów pozostawiając tabor w pobliżu miejsca, które powinno być wolne od taboru należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się taboru wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych.

6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

1. Pracę manewrową organizuje i nadzoruje przedstawiciel licencjonowanego przewoźnika, maszynista pojazdu kolejowego po uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu nastawni dysponującej ZTA.
2. Obsługa bocznic odbywa się całodobowo.
3. Stałego planu pracy manewrowej bocznic nie posiada.
4. Praca manewrowa bocznic odbywa się w porozumieniu z kierownikiem stacji paliw.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

1. Przyjmowanie i wyprawianie pojazdów kolejowych PKP Energetyka S.A.
2. Przyjmowanie i wyprawianie pojazdów kolejowych własnych i innych przewoźników.
3. Przemieszczanie pojazdów kolejowych w obrębie bocznic.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic

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

O zamknięciu toru nr 224a kierownik stacji paliw powiadamia dyżurnego ruchu stacji Zajączkowo Tczewskie za odpisem w Książce eksploatacji i utrzymania stacji paliw. Otwarcie toru jest możliwe po wyjeździe wagonów po wyładunku

6.4. Ważenie wagonów

Bocznic nie posiada urządzeń wagowych.

6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

1. W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć, mgła) lub w razie braku widoczności należy prace manewrowe przerwać lub zmniejszyć prędkość tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody.
2. W warunkach zimowych należy zachować szczególne środki ostrożności, zwracając uwagę na stan techniczny obiektów i urządzeń infrastruktury bocznic przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.
3. Za odśnieżanie i odmrażanie bocznic (tor nr 224a) odpowiedzialna jest PKP Energetyka S.A.

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

Bezpieczeństwo i higieny pracy

1. Każda osoba przebywająca na bocznicie obowiązana jest przestrzegać przepisy bezpieczeństwa wynikające z niniejszego regulaminu, a także stosować się do ogólnie obowiązujących w Spółce przepisów porządkowych.
2. Chodzić należy wyłącznie po międzytorzach. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód i rozejrzeć się w obydwie strony, czy nie nadjeżdża tabor. Przez tory należy przechodzić prostopadłe do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
3. Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie należy stawiać stopy na główkach szyn, oraz pomiędzy iglicą, a opornicą.
4. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu składu manewrowego, gdy odległość między osiami sąsiednich torów jest mniejsza niż 5 metrów.
5. Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów, jak również nie wolno przebywać na zderzakach, sprzęgach, dachach wagonów, na ładunkach na wagonie gdy tabor znajduje się w ruchu.
6. Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych oraz przerw między stojącymi wagonami, o ile odległość między nimi wynosi, co najmniej 20 metrów lub obejść stojący tabor w odległości 10 metrów od ostatniego wagonu.
7. Nie wolno przechodzić przez tory tuż przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
8. Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do taboru będącego w ruchu.
9. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzu.
10. Teren bocznic kolejowej wraz ze stanowiskami rozładunkowymi powinien być utrzymany w czystości, a podejście do stanowiska wygodne i bezpieczne.
11. Nie wolno przechodzić przez ładunki wagonów.

Ochrona przeciwpożarowa

1. Wszystkich pracowników obowiązują postanowienia Instrukcji bezpieczeństwa pożarowego.
2. W razie zauważenia pożaru na terenie bocznic należy niezwłocznie powiadomić najbliższą jednostkę Straży Pożarnej.

2. W razie zauważenia pożaru na terenie bocznic należy niezwłocznie powiadomić najbliższą jednostkę Straży Pożarnej.
3. W razie pożaru wagonu, na ile to możliwe, należy pałący się wagon rozłączyć i odciągnąć wszelkimi możliwymi środkami od innych wagonów oraz budynków zagrożonych pożarem i przetoczyć w miejsce niezagrożone, tak aby był swobodny dojazd straży pożarnej, a ponadto należy wstrzymać ruch wszelkich pojazdów wokół miejsca pożaru.
4. Bocznicę wyposażoną jest w instrukcję bezpieczeństwa pożarowego.
5. Stacja Paliw wyposażona jest w agregaty gaśnicze proszkowe AP-25 (szt. 2) gaśnice proszkowe 6kg (3 szt.) koce gaśnicze z włókna szklanego (3 szt.) awaryjny wyłącznik prądu zgodnie z wymogami dla kolejowych stacji paliw.
6. Pracownicy stacji paliw oraz pracownicy licencjonowanego przewoźnika zostali zapoznani z postanowieniami „Instrukcji postępowania na wypadek powstania sytuacji krytycznej”. W widocznym miejscu znajduje się instrukcja postępowania na wypadek pożaru, która stanowi wyciąg z instrukcji bezpieczeństwa pożarowego. Załączana jest ona do umowy zawieranej z przewoźnikiem.

7. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego

7.1. Przyjmowanie wagonów w punkcie zdawczo-odbiorczym

1. Przekazywanie przez licencjonowanego przewoźnika wagonów cystern ładowanych przeznaczonych dla bocznic „PKP ENERGETYKA S.A.” Stacja Paliw w Zajączkowie Tczewskim odbywa się na torze zdawczo – odbiorczym nr 224a.
2. Ze strony licencjonowanego przewoźnika wagony przekazuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznic, a ze strony bocznic wagony przyjmuje upoważniony pracownik użytkownika bocznic.
3. Wagony przekazywane są przez licencjonowanego przewoźnika na podstawie listów przewozowych
4. Obowiązkiem przedstawiciela użytkownika bocznic odbierającego, przyjmującego wagony - przesyłki jest sprawdzenie stanu przesyłki i wagonów.
W szczególności należy zwrócić uwagę na:
 - uszkodzenia lub naruszenia przesyłek,
 - stan plomb na wagonach cysternach,
 - czy wagony są prawidłowo załadowane,
 - czy nieaktualne napisy i nalepki zostały usunięte,
 - zgodność numerów wagonów z wykazem zdawczym R25 lub R26,
 - stan techniczny podstawionych wagonów i ich wyposażenie (luźne części wagonowe),

- stan nadwozi przyjmowanych wagonów zarówno ładownych jak próżnych w celu stwierdzenia ewentualnych uszkodzeń i usterek.
 - 5. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości, braki, uszkodzenia wagonów należy odnotować w liście przewozowym -w rubryce 7
 - 6. W razie stwierdzenia częściowego braku lub uszkodzenia wagonu cysterny, przedstawiciel boczniccy żąda komisijnego ustalenia stanu przesyłki z przedstawicielem licencjonowanego przewoźnika oraz sporządzenia odpowiedniego protokołu z ustalenia stanu przesyłki, którego kopię otrzymuje przedstawiciel boczniccy.
 - 7. Wszystkie wagony cysterny, które powinny przybyć na bocznicę plombowane plombami nadawcy, a przybyłe bez plomb, z plombami nieczytelnymi lub zmienionymi, np. plombami stacji pośrednich, powinny być otwarte komisyjnie celem sprawdzenia przesyłki. Wynik sprawdzenia należy potwierdzić protokolarnie.
 - 8. Obowiązek odnotowywania w liście przewozowym usterek stanu technicznego wagonów jest związany z odpowiedzialnością użytkownika boczniccy, z której wynika, że wszelkie usterek, z którymi wagony próżne i ładowne przybyły na bocznicę, a które nie zostały odpisane w liście przewozowym obciążają użytkownika boczniccy.
 - 9. W przypadku nie stawienia się upoważnionego pracownika użytkownika boczniccy na punkcie zdawczo - odbiorczym w czasie wyznaczonym na obsługę celem przyjęcia podstawionych przez licencjonowanego przewoźnika wagonów - przesyłek, przedstawiciel licencjonowanego przewoźnika odnotowuje w liście przewozowym przedstawiciela boczniccy i pozostawia wagony na torze zdawczym. W takim przypadku przy jakichkolwiek nieprawidłowościach przy podstawionych wagonach użytkownik boczniccy nie może wnosić roszczeń w stosunku do licencjonowanego przewoźnika.
 - 10. Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla boczniccy oraz po podpisaniu listu przewozowego przez przedstawiciela licencjonowanego przewoźnika i boczniccy, za stan wagonów – cystern odpowiada użytkownik boczniccy.
 - 11. Listy przewozowe na wagony przybyłe na bocznicę odbiera kierownik stacji paliw
 - 12. Do kwitowania listów przewozowych upoważniony jest kierownik stacji paliw.
- 7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy**
1. Przekazywanie wagonów próżnych i ładownych gotowych do zabrania przez licencjonowanego przewoźnika odbywa się na torze zdawczo – odbiorczym nr 224a.

2. Ze strony użytkownika boczniczy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony licencjonowanego przewoźnika wagony przyjmuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi boczniczy.
3. Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie listu przewozowego List przewozowy wyznaczony pracownik użytkownika boczniczy doręcza wraz z dokumentami przewozowymi dla drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika podczas obsługi boczniczy.
4. Pracownik ten potwierdza odbiór listu przewozowego wpisując na wszystkich egzemplarzach datę i godzinę doręczenia i podpisując się.
5. Przyjmujący wagony ze strony licencjonowanego przewoźnika (ustawiacz) obowiązany jest dopilnować, aby wagony przekazywane przewoźnikowi były przygotowane w następujący sposób:
 - wagony próżne w należyłym stanie,
 - wagony ładowne prawidłowo załadowane,
 - nieaktualne napisy i nalepki usunięte na wagonach cysternach zostały zdjęte przez pracowników użytkownika boczniczy,
 - części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
6. numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadanym listem przewozowym Do przekazywania wagonów zobowiązany jest kierownik stacji paliw.

8. Przewóz towarów niebezpiecznych

8.1. Ogólna charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie boczniczy kolejowej

8.1.1 Określenie i klasyfikacja towarów niebezpiecznych

1. Proces przewozu towarów niebezpiecznych regulowany jest postanowieniami wynikającymi z:
 - Regulaminu dla międzynarodowego przewozu koleją towarów niebezpiecznych (RID);
 - Załącznika 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);
 - Ustawy o transporcie towarów niebezpiecznych z dnia 19 sierpnia 2011 roku,

- krajowych uregulowań prawnych i przepisów wewnętrznych zarządców infrastruktury kolejowej oraz licencjonowanych przewoźników kolejowych.
2. Towary niebezpieczne stanowią 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 przewozu lub w przypadkach zaistnienia zdarzenia, mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
 3. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu z materiałem do właściwej klasy oraz grupy pakowania. Klasę towaru określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadający kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.
 4. Na boczniczy „PKP ENERGETYKA S.A.” Stacja Paliw w Zajązkowie Tczewskim rozładowywane są towary niebezpieczne wg RID/Załącznik 2 do SMGS zaliczone do klasy 3 - Materiały ciekłe zapalne.
Paliwo do silników Diesla, (nazwa handlowa: olej napędowy) - ciecz zapalna zaliczona do klasy 3 oraz grupy pakowania III i kodu klasyfikacyjnego F1, posiadająca numer identyfikacyjny zagrożenia – 30 oraz numer identyfikacyjny UN – 1202.
 5. Na podstawie właściwości fizyko-chemicznych towarom klasy 3 przydzielono kod klasyfikacyjny złożony z litery F o następującym znaczeniu: materiały zapalne.
 6. Poszczególnym towarom niebezpiecznym w różnych klasach, zostały przyporządkowane numery UN. Wszystkie pozycje towarów niebezpiecznych, wymienione są w dziale 3 tabela A (RID/Załącznik 2 do SMGS) w porządku numerycznym według ich numerów UN.
Tabela ta, zawiera informacje dotyczące wymienionych materiałów takie jak: nazwa, klasa, grupy pakowania, numer wzoru nalepki ostrzegawczej, przepisy dotyczące pakowania i przewozu, numer identyfikacyjny zagrożenia.

8.1.2. Produkty ropopochodne.

Zagrożenia fizykochemiczne:

Ropa naftowa i jej ciekłe produkty (ropa naftowa surowa, paliwo lotnicze, destylaty z ropy naftowej, produkty z ropy naftowej,) zaliczane są do klasy 3 - materiały ciekłe zapalne, grupy A - materiały o temperaturze zapłonu poniżej 23°C, nietrujące, nieżrące, o numerach UN 1203, 1267, 1268, 1863, 1993, 3295. Produkty łatwopalne, wymagające dużej ostrożności i unikania zbliżania się w ich pobliżu z otwartym ogniem. Duże zagrożenie pożarowe. Zagrożenia dla zdrowia człowieka, są to produkty, które z uwagi na ich właściwości fizykochemiczne (szkodliwe, toksyczne działanie na człowieka) stanowią zagrożenie dla zdrowia osób

często przebywających w strefie ich oddziaływania w przypadkach przekroczenia najwyższego dopuszczalnego stężenia. Produkty te stwarzają zagrożenie dla środowiska naturalnego.

8.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicach kolejowej.

8.2.1. Postępowanie przed podstawieniem wagonów na punkt ładunkowy pod załadunek towarów niebezpiecznych:

Warunki techniczne wagonów:

1. Wagony przeznaczone do takich przewozów muszą być czyste, szczelne, a wewnątrz nie mogą wystawać żadne metalowe przedmioty nie stanowiące części konstrukcyjnej lub stałego wyposażenia wagonu.
Wagony do przewozu towarów niebezpiecznych kwalifikuje rewident taboru.
2. Wagony cysterny, kontener-cysterna (pojemność powyżej 0,45 m³) i inne zbiorniki przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych dopuszczane są do eksploatacji przez transportowy dozór techniczny.
Dopuszczenie powinno być potwierdzone odpowiednim zapisem na tabliczce znamionowej na której umieszcza się datę ostatniego badania i znak inspektora transportowego dozoru technicznego.
3. Opakowania towarów niebezpiecznych powinny odpowiadać postanowieniom szczegółowym poszczególnych klas RID - dotyczy to również cystern.
4. Przed podstawieniem na punkt ładunkowy wagonu pod załadunek towarów niebezpiecznych należy sprawdzić, czy dany wagon jest właściwego rodzaju, należyście oczyszczony (w razie potrzeby wymyty i odkażony), a wewnątrz nie zawiera elementów metalowych nie będących wyposażeniem wagonu.
5. W szczególności w odniesieniu do wagonów, które będą ładowane towarem niebezpiecznym i następnie będą przekazane przewoźnikowi do przewozu należy sprawdzić:
 - czy wagon posiada właściwe i zgodne ze wzorem i właściwe dla danego towaru, pomarańczowe tablice identyfikacyjne na obu stronach wagonu/kontenera, właściwe nalepki ostrzegawcze dotyczące klasy 3 na obu ścianach wagonu/na czterech ścianach kontenera,
 - zabezpieczenie wszystkich króćców zaworów nalewowo - spustowych zaślepkami w pozycji jednoznacznie zamkniętej,
 - plomby na dźwigniach zaworów nalewowo - spustowych w cysternach ładownych,
 - stan szczelności zbiornika i osprzętu stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku oraz kompletność linek uziemiających.

8.2.2. Postępowanie z przesyłką towarów niebezpiecznych podstawionych na punkt zdawczo-odbiorczy przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice

Po przybyciu przesyłki na bocznice „PKP ENERGETYKA S.A.” Stacja Paliw w Zajączkowie Tczewskim, wyznaczony pracownik boczniczy musi sprawdzić stan wagonów (przesyłki) w zakresie, zamknięcia lub ewentualnego rozszczelnienia, czy na zaworach są plomby, czy wagon jest oznakowany właściwymi tablicami identyfikacyjnymi i nalepkami ostrzegawczymi.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości należy fakt ten odpisać w obecności przedstawiciela przewoźnika na wykazie oddawczym.

8.2.3. Obowiązki przed wysłaniem przesyłki z towarem niebezpiecznym

Przed nadaniem i wysłaniem przesyłki z boczniczy należy w szczególności:

- sprawdzić, czy towary niebezpieczne nadawane do przewozu są dopuszczone do przewozu zgodnie z RID/Załącz. 2 do SMGS;
- upewnić się, że wymagana dokumentacja jest załączona do dokumentu przewozowego;
- sprawdzić wzrokowo stan zamknięcia zaworów oraz czy wagony i ładunek nie mają widocznych usterek, wycieków lub pęknięć, braków w wyposażeniu, itd.
- upewnić się, że nie upłynął termin następnego badania dla wagonów cystern, wagonów baterii, wagonów z odejmowalnymi zbiornikami, cystern przenośnych, kontenerów-cystern i MEGC, o ile szczególne postanowienia RID nie stanowią inaczej;
- sprawdzić, czy wagony nie mają przekroczonej granicy obciążenia;
- upewnić się, że na wagonach zostały umieszczone wymagane duże nalepki ostrzegawcze, pomarańczowe tablice identyfikacyjne z właściwym kodem zagrożenia i właściwym numerem UN i inne elementy oznakowania.

8.2.4. Technika pracy manewrowej z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne

1. Kierownikiem manewrów jest wyznaczony pracownik licencjonowanego przewoźnika.
2. Kierownik manewrów ma obowiązek poinformować drużynę manewrową i trakcyjną o wykonywaniu manewrów wagonami z towarami niebezpiecznymi w celu zachowania szczególnej ostrożności.
3. Numer identyfikacyjny zagrożenia, numer identyfikacyjny towaru oraz - w przypadku wagonów z towarem wysokiego ryzyka - litery TWR, powinny być wpisane w rubryce „Uwagi” w następujących dokumentach:
 - wykazie zdawczym (R25, R26),
 - zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania (R27, R28).
4. Przed rozpoczęciem manewrowania wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi drużyna manewrowa winna sprawdzić czy, okna, pokrywy, zawory, spusty są szczelnie zamknięte, nie ma wycieków lub innego rozszczelnienia jednostki transportowej.

5. W wagonach z materiałem zapalnymi ani w pobliżu takich wagonów nie wolno palić tytoniu, rozpalać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym źródłem ognia.
6. Zabrania się używania lokomotyw parowych do wykonywania manewrów wagonów z towarami niebezpiecznymi.
7. Prędkość jazd manewrowych z wagonami z towarem niebezpiecznym nie może przekraczać 10 km/h, z wyjątkiem zastrzeżonym w ust 8.
8. Zabrania się odrzutu wagonów z towarem niebezpiecznym zarówno ładownych jak i próżnych.

8.2.5. Zabezpieczenie punktu przeładunkowego w czasie dokonywania przeładunku towarów niebezpiecznych oraz bezpieczeństwo pracy manewrowej w pobliżu takiego punktu.

1. Na bocznicie kolejowej „PKP ENERGETYKA S.A.” Stacji Paliw w Zajączkowie Tczewskim, dokonywane są przeładunki towarów niebezpiecznych, takich jak paliwo do silników Diesla,
2. Przeładunek produktów ropopochodnych odbywa się na torze nr 224a,
3. Po podstawieniu wagonów cystern na punkt rozładunkowy i przed przystąpieniem do opróżniania cystern kolejowych i drogowych, należy unieruchomić cysterny za pomocą klinów wykonanych z materiałów nieiskrzących. Niedozwolone jest stosowanie płóc hamulcowych służących do wyhamowywania wagonów,
4. Przed rozpoczęciem opróżniania cystern kolejowych, należy wagony stojące pod czynnościami ładunkowymi osłonić tarczami zatrzymania D1 „Stój” , ,
5. Tarcze zatrzymania D1 „Stój” są ustawiane na czas przeładunku towarów niebezpiecznych na polecenie osoby wyznaczonej do kierowania i nadzorowania czynności rozładunkowych z przedmiotowymi ładunkami, która również decyduje o ich usunięciu z torów,
6. W czasie kiedy odbywają się czynności rozładunkowe z towarem niebezpiecznym zabronione jest:
 - wjeżdżanie taborem kolejowym na tory, na których znajdują się wagony pod czynnościami ładunkowymi;
 - wykonywanie jazd taborem kolejowym oraz wykonywanie czynności ładunkowych sprzętem zmechanizowanym w strefie zagrożenia wybuchem.
 - wjazd lokomotyw licencjonowanych przewoźników kolejowych w celu ich zatankowania.

8.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.

1. Pracownicy, których obowiązki dotyczą przewozu towarów niebezpiecznych, powinni zostać przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem, odpowiednio do ich odpowiedzialności i zakresu obowiązków -

zgodnie z działem 1.3 RID/Zał. 2 do SMGS uwzględniając elementy zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie TWR – zgodnie z działem 1.10 RID/Zał. 2 do SMGS.

2. Uczestnik szkolenia powinien zostać przeszkolony z zakresu:
 - znajomości właściwych przepisów i instrukcji;
 - klasyfikacji towarów niebezpiecznych i wynikających zagrożeń z poszczególnych klas;
 - znakowania przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
 - przewyższania sytuacji krytycznych w przypadku nieprawidłowości;
 - znajomości wewnętrznych planów awaryjnych dla stacji rozrządowych przy przewozie towarów niebezpiecznych;
 - znajomości planów zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;
 - procedur informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.
3. Przed wejściem w życie zmian do przepisów RID/Zał. 2 do SMGS dodatkowemu przeszkoleniu w zakresie zmian podlegają pracownicy wyznaczeni do prowadzenia zagadnień dotyczących przewozu, rozładunku i załadunku towarów niebezpiecznych

8.4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.

Wagony - cysterny przeznaczone do przewozu produktów ropopochodnych zgodnie z obowiązującymi przepisami muszą być oznakowane w następujący sposób:

1. Na obydwu ścianach bocznych wagonów, wagonów-cystern, kontenerów-cystern przewożących towary niebezpieczne, nadawca umieszcza tablice identyfikacyjne. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione pasem koloru czarnego o szerokości 15 mm. Wykonana może być w postaci: płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia. Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.
2. Numer identyfikacyjny oznaczający zagrożenie musi być umieszczony w górnej części (liczniku), zaś numer identyfikacyjny (UN) oznaczający dany towar, w dolnej części tablicy (mianowniku). Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy. Numer identyfikacyjny zagrożenia dla materiałów klas od 2 do 9 składa się z dwóch lub trzech cyfr. Cyfry w numerze identyfikacyjnym wskazują odpowiednie zagrożenia.

8.4.1. Tablica identyfikacyjna (przykład):



Przykład pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej zawierającej numer identyfikacyjny zagrożenia oraz numer identyfikacyjny materiału dla oleju napędowego i opałowego 30UN1202

8.4.2. Nalepki ostrzegawcze i inne oznakowania.

Niezależnie od tablic identyfikacyjnych na jednostkach transportowych winny być umieszczone właściwe nalepki ostrzegawcze, określone w „Regulaminie dla między-narodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych” RID oraz Zał. 2 do Umowy SMGS - „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych”.

1. Nalepki ostrzegawcze umieszcza się na:
 - sztukach przesyłek;
 - dużych pojemnikach do przewozu luzem (DPPL);
 - opakowaniach dużych;
 - kontenerach małych.
2. Duże nalepki ostrzegawcze umieszcza się na obu ścianach bocznych:
 - wagonów - cystern;
 - wagonów - baterii;
 - wagonów z odejmowalnymi zbiornikami;
 - innych rodzajach wagonów niż wymienione wyżej.
3. Duże nalepki ostrzegawcze umieszcza się na obu ścianach bocznych i obu ścianach czołowych:
 - wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC);
 - cystern przenośnych;
 - kontenerów - cystern;
 - kontenerów wielkich.
4. Nalepki powinny być odporne na oddziaływanie warunków atmosferycznych bez znaczącej utraty swojej jakości. Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione oznakowania odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.
5. Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu.
6. Wymiary nalepek:
 - dla opakowań nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 100 mm;

- dla wagonów duża nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 250 mm (nalepki mogą być zmniejszone do wymiaru boku 150 mm).
7. Na przesyłkach z towarami niebezpiecznymi, które pod względem oznakowania muszą odpowiadać również przepisom dotyczącym innych rodzajów transportu (np. w przewozach promowych), powinny być umieszczone dodatkowo nalepki ostrzegawcze odpowiadające postanowieniom tych przepisów (np. morskich).



Wzory nalepek

8.5. Zasady postępowania w przypadku wystąpienia zdarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny.

Pracownik boczniczy „PKP ENERGETYKA S.A.” Stacji Paliw w Zajączkowie Tczewskim, 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. W razie zaistnienia zdarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny każdy pracownik, o którym mowa w ust. 1, powinien w miarę potrzeby i w miarę własnych możliwości:

- zaalarmować osoby znajdujące się w strefie zagrożenia; udzielić niezbędnej pomocy osobom poszkodowanym;
- zabezpieczyć miejsce zdarzenia;
- niezwłocznie powiadomić o wypadku właściciela boczniczy oraz właściwe służby ratownicze.

Właściciel boczniczy po otrzymaniu informacji o zdarzeniu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny alarmuje służby ratownicze, w razie konieczności wstrzymuje ruch w rejonie zdarzenia.

Podczas alarmowania i powiadamiania, należy przekazywać jak najwięcej informacji dotyczących zdarzenia, między innymi należy podać:

- miejsce zdarzenia (rejon boczniczy, kilometrów toru, nr toru, umiejscowienie wagonu w składzie manewrowym lub punkcie przeładunkowym);
- objawy i rozmiary zdarzenia z towarem niebezpiecznym (wyciek, ulatnianie się, pożar lub wybuch, wyciek kropelkowy lub strumieniowy);

- rodzaj towaru niebezpiecznego na podstawie oznakowania wagonu (na podstawie napisów i nalepek ostrzegawczych oraz numerów na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej);
- czy są osoby poszkodowane i czy występuje poważne zagrożenie życia ludzi lub środowiska;
- rodzaj wagonu.

W przypadku zaistnienia zdarzenia podczas jazdy manewrowej maszynista w porozumieniu z ustawiaczem powinien zatrzymać manewrujący skład w miejscu umożliwiającym prowadzenie działań ratowniczych. W razie stwierdzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia drużyna trakcyjna i manewrowa powinna bezzwłocznie unieruchomić i zabezpieczyć skład manewrowy, a następnie oddalić się ze strefy zagrożenia.

9. Nadzór nad sianem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.

9.1. Utrzymanie torów i rozjazdów

1. Za bieżący nadzór nad utrzymaniem toru na bocznic PKP Energetyka S.A. Stacja Paliw w Zajączkowie Tczewskim oraz przestrzeganiem cykli oględzin, przeglądów i pomiarów odpowiedzialny jest kierownik stacji paliw.
2. Cykle wykonywania oględzin, kontroli, pomiarów oraz prowadzenie dokumentacji utrzymaniowej są wykonywane na podstawie:
 - ET-18 Instrukcji utrzymanie bocznic kolejowych PKP Energetyka S.A.
3. Oględziny, kontrole i pomiary i nawierzchni torowej oraz urządzeń sterowania wykonuje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni na podstawie zawartej umowy.
4. Wszelkie stwierdzone usterki podczas oględzin, kontroli i pomiarów bocznic powinny być usunięte w wyznaczonym terminie.
5. Wszelkie zauważone usterki powinny być zgłoszone do kierownika stacji paliw i odnotowane w odpowiedniej dokumentacji.
6. Kierownictwo nad robotami związanymi z bieżącym utrzymaniem toru na bocznic może sprawować jedynie pracownik posiadający odpowiednie kwalifikacje.

9.2. Środki ostrożności w czasie wykonywania robót utrzymania toru i urządzeń srk oraz konieczności naprawy

W czasie wykonywania robót utrzymania należy:

- zamknąć tor dla pracy manewrowej;
- ustawić tarczę zatrzymania D1 „stój” ze wszystkich możliwych stron wjazdu na zamknięty odcinek toru,
- zamknięcie toru należy uzgodnić z kierownikiem stacji paliw, powiadomić dyżurnego ruchu nastawni dysponującej ZTA.

9.3. Zawiadomienie o uszkodzeniach toru i urządzeń srk oraz konieczności naprawy

Zauważone wszelkie usterki powinny być zgłoszone do kierownika stacji paliw, odnotowane w „Książce oględzin bocznicy”.

9.4. Oględziny i konserwacja torów i rozjazdów

1. Oględzin torów i rozjazdów dokonuje pracownik posiadający odpowiednie kwalifikacje nie rzadziej niż co 2 miesiące.
2. Fakt wykonania oględzin oraz stwierdzone usterki należy odpisać w *Książce oględzin bocznicy*, stanowiącej załącznik nr 13 do Instrukcji ET-18: Instrukcja utrzymania bocznic kolejowych Czynności konserwacji dokonuje się w ramach oględzin lub doraźnie przez uprawnione osoby na podstawie zawartej umowy z PKP PLK S.A.

9.5. Praca bocznicy w warunkach zimowych

1. Za utrzymanie bocznicy w stanie przejezdności odpowiedzialna jest kierownik stacji paliw.
2. Za podjęcie działań związanych z odśnieżaniem torów i rozjazdów odpowiedzialny jest kierownik stacji paliw.
3. Przygotowanie odpowiedniej ilości materiałów, zmagazynowanie w wyznaczonych punktach oraz wykonanie prac przygotowawczych do okresu zimowego należy do obowiązków kierownika stacji paliw.
4. Narzędzia do punktów magazynowania należy zdać w stanie zakonserwowanym.
5. Wykaz materiałów na akcje zimową:

Punkt magazynowania	Nazwa materiału Ilość	Ilość	Uwagi
Pomieszczenie gospodarcze stacji paliw	Łopaty do usuwania śniegu	2 szt.	Ilość uzupełniana na bieżąco
	Drażki do rozkuwania lodu	1 szt.	
	Miotły do usuwania śniegu	2 szt.	
	Szczotki do oczyszczania zwrotnic	2 szt.	

Punkt magazynowania	Nazwa materiału Ilość	Ilość	Uwagi
Pomieszczenie gospodarcze stacji paliw	Skrobaczki do odkuwania lodu	1 szt.	Ilość uzupełniana na bieżąco
	Pochodnie – tylko do rozjazdów	10 szt.	
	Smar zimowy do smarowania poduszek rozjazdowych i zamknięć	-	
Plac obok wiaty	Piasek zgromadzony w przyźnie	1 t	Ilość przewidziana na cały okres zimowy

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

Użytkownik bocznic (PKP Energetyka Oddział w Warszawie – Paliwa nie zatrudnia pracowników na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego

11. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic

Pracownicy użytkownika 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.

Obowiązku Kierownika Stacji paliw wynikają z postanowień treści niniejszego Regulaminu oraz instrukcji EH-3.

Pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego:

- maszynista,
- ustawiacz,
- manewrowy.

Winni zapoznać się dowodnie z treścią niniejszego regulaminu.

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

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
2. Bocznicą wyposażoną jest w instrukcję ET-13, która znajduje się u kierownika stacji paliw.
3. Spis telefonów alarmowych stanowi załącznik nr 3 do niniejszego regulaminu i umieszczony na tablicy informacyjnej stacji paliw.

14. Postanowienia końcowe

14.1. Rozdzielnik regulaminu

1. Niniejszy regulamin opracowano w 6 jednobrzmiących egzemplarzach, które przydzielono następującym jednostkom organizacyjnym:

Potwierdzenie otrzymania:

1. PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa - 1 egz.
2. Stacja Paliw w Zajączkowie Tczewskim: - 1 egz.
3. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni - 1 egz.
4. PKP PLK SA Sekcja Eksploatacji w Tczewie - 1 egz.
5. Lotos Kolej Sp. z o.o. w Gdańsku - 1 egz.
6. PKP Cargo S.A. Północny Zakład w Gdyni - 1 egz.

2. Wersja elektroniczna regulaminu:

- 1) W celu zapewnienia dostępu do aktualnej treści regulaminu pracownikom licencjonowanego przewoźnika, PKP Energetyka S.A. udostępni do pobrania aktualną wersję 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 wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu

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 Boczniczy nie mające wpływu na organizację pracy innych podmiotów nie wymagają uzgodnienia z tymi podmiotami. O zmianach w Regulaminie pracy boczniczy należy jedynie poinformować pisemnie posiadaczy poszczególnych egzemplarzy Regulaminów Pracy Boczniczy.
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 (pkt 14.1 regulaminu) i do wiadomości pracownikom




bezpośrednio zatrudnionym bądź związanym z pracą bocznicą oraz pracownikom nadzoru, mającym związek z eksploatacją i utrzymaniem bocznic.

6. Za aktualizację wszystkich egzemplarzy niniejszego regulaminu odpowiedzialny jest PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa

14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania



1. Z postanowieniami regulaminu pracy bocznicą kolejowej zostają zapoznani pracownicy PKP Energetyka S.A. Stacja Paliw w Zajączkowie Tczewskim, w szczególności zajmujący się czynnościami związanymi z pracą bocznicą oraz pracownicy nadzoru, mającym związek z eksploatacją i utrzymaniem bocznic. Przyjęcie do wiadomości treści regulaminu potwierdza się własnoręcznym podpisem.
2. Rejestr zapoznanych stanowi załącznik nr 2 do regulaminu.
3. Za prowadzenie w/w rejestru odpowiedzialny jest kierownik stacji paliw.

15. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

Lp.	Data dokonania zmiany	Zmianę lub uzupełnienie wniesiono na stronie, pkt	Podstawa dokonania zmiany lub uzupełnienia	Treść zmiany	Podpis osoby odpowiedzialnej za powiadomienie zainteresowanych
1	2	3	4	5	6
1	15.06.2015	strony: 4, 5, 6, 7, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 31, 32, 34	EP-EPTAc-514-3/12/15	Zgodnie z pismem EP-EPTAc-514-3/12/15	
2	15.02.2017	strony: 6, 7, 10, 11, 23, 34, 38	EP-EPTAb-514-3/16/16	Zgodnie z pismem EP-EPTAb-514-3/16/16	
3	25.10.2014	strony 4, 7, 10, 11, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 30, 31, 32, 34, 34a	EP-EPTAb-514-3/10/2014	Zgodnie z pismem EP-EPTAb-514-3/10/2014	

Załącznik nr 2
do Regulaminu pracy boczniczy kolejowej
PKP Energetyka S.A.
Stacji Paliw w Zajązkowie Tczewskim

**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	10.X.2012	EDMUND PIOTROWSKI	KIEROWNIK STACJI PALIW	
2	10.X.2012	JERZY GŁÓWKA	MAGAZYNIER	
3				
4				
5				
6				

Załącznik nr 3
do Regulaminu pracy bocznic kolejowej
PKP Energetyka S.A.
Stacji Paliw w Zajączkowie Tczewskim

Spis telefonów alarmowych
w razie wypadku z ludźmi lub z taborem kolejowym

Lp.	Abonent	Nr telefonu
1.	Straż Pożarna	998
2.	Pogotowie ratunkowe	999
3.	Policja	997
4.	Dyrektor PKP Energetyka Oddział Paliwa	22 4731448
5.	Z-ca Dyrektora PKP Energetyka Oddział Paliwa	22 4731448
6.	Osoba odpowiedzialna za ppoż. i ochronę	697-042-717 697-042-729