

# REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ Stacja Paliw Olsztyn

PKP ENERGETYKA S.A.  
Oddział w Warszawie - Paliwa  
ul. Chłopickiego 50  
04-275 Warszawa

Tor 509 w stacja Olsztyn Główny


  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
Zakład Linii Kolejowych  
10-404 Olsztyn, ul. Lubelskiej 5  
t. 12 23 45 47 81-661 0725 87 6795

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12  
13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

Uzgodnił: 260612

Zatwierdził:

Zastępca Dyrektora  
ds. Technicznych

  
Mariusz Solarski

## Spis treści

§	Tytuł	Strona
1	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	5
2	Podstawy prawne eksploatacji bocznicy kolejowej	6
3	Zakres obowiązywania regulaminu	6
4	Postanowienia ogólne dot. użytkownika bocznicy	6
5	Postanowienia ogólne dot. współużytkowników bocznicy	6
6	Przeznaczenie bocznicy kolejowej	6
7	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych zatwierdzonych przez Prezesa UTK	7
8	Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządcy infrastruktury	7
9	Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej z którą bocznica jest położona	7
10	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	7
11	Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego	8
12	Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne, pojemność oraz ich pochylenie podłużne	8
13	Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów	8
14	Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania	8
15	Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic	8
16	Przyporządkowanie rozjazdów i wykolejnic do okręgów nast.	8
17	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	8
18	Kolejowe obiekty inżynieryjne	9
19	Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	9
20	Oświetlenie bocznicy kolejowej	9
21	Punkty ładunkowe	9
22	Urządzenia ładunkowe	9
23	Wagi wagonowe	9
24	Bramy kolejowe	9
25	Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki	9
26	Lokalizacja budowli lub urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli	9
27	Sygnaly, wskaźniki i tablice	9
28	Urządzenia i środki trakcyjne	9
29	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kol. specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania	10
30	Środki łączności	10

31	Zasady prowadzenia ruchu między bocznica a torami zarządcy PKP PLK S.A.	10
32	Podstawianie wagonów na bocznice kolejową	11
33	Liczba obsług i czas ich wykonywania	11
34	Masa hamująca składów manewrowych	12
35	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	12
36	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	12
37	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej	12
38	Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, którymi bocznic kolejowa jest połączona	12
39	Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe	12
40	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej	12
41	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	12
42	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	13
43	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	13
44	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	13
45	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	13
46	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	13
47	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych	13
48	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów	13
49	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	13
50	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	14
51	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	14
52	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	14
53	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	15
54	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic	15
55	Ważenie wagonów	15
56	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	16
57	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	16
58	Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym	17
59	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy	19
60	Ogólna charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych	19

	transportem kolejowym na terenie bocznicy kolejowej	
61	Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicy kolejowej	20
62	Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych	23
63	Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego	23
64	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	26
65	Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy)	27
66	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym oraz pracą ładunkową wagonów kolejowych)	27
67	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	28
68	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznice kolejową.	29
69	Rozdzielnik regulaminu	29
70	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu	30
71	Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania	30
72	Skorowidz zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu	31
73	Wykaz pracowników którzy przyjęli do wiadomości treść regulaminu	32
	<b>Załącznik nr 1</b> Plan schematyczny Bocznicy kolejowej	33

## Rozdział I

### Postanowienia ogólne

#### § 1 Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późniejszymi zmianami .)
2. 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),
3. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanym przez jej użytkownika (Dz. Urz. MI.2010.3.8).
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane – (tekst jednolity Dz. U. z 2016 poz. 290).
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz 1744).

**Celem opracowania niniejszego regulaminu** jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy oraz czynności związanych z wykonywaniem manewrów i prac na i wyładunkowych na bocznicę jak też zapewnienie utrzymania w należyтым stanie technicznym torów, rozjazdów, urządzeń na i wyładunkowych w warunkach normalnych, również podczas trudnych warunków atmosferycznych (zimowych) uwzględniających bezpieczeństwo:

- a. pracowników transportu kolejowego,
- b. innych osób znajdujących się w rejonie prac manewrowych oraz na i wyładunkowych,
- c. taboru kolejowego, innych środków transportu i urządzeń na i wyładunkowych na terenie bocznic.

## **§ 2 Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowej.**

Bocznica jest dzierżawiona od PKP S. A. na podstawie umowy dzierżawy nr D80- KNDE-4NS/15 z dnia 09.07.2015r.

Bocznica objęta Certyfikatem bezpieczeństwa

## **§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu.**

Postanowienia regulaminu obowiązują:

- pracowników „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa, w zakresie czynności związanych z utrzymaniem bocznic, jak też odbiorem i przekazywaniem wagonów od i dla przewoźników,
- pracowników licencjonowanego przewoźnika dokonujących obsługi torów zdawczo - odbiorczych bocznic „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa,
- maszynistów licencjonowanych przewoźników dokonujących tankowania stosownie do czynności wykonywanych dla użytkownika bocznic „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa oraz na torach i drodze kolejowej sąsiadujących z punktem tankowania lokomotyw.

## **§ 4 Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznic kolejowej.**

Bocznica przeznaczona jest zasadniczo do przyjmowania wagonów cystern ładownych lub próżnych, nadawania wagonów cystern oraz tankowania pojazdów kolejowych.

Czynności manewrowe na bocznicę wykonuje licencjonowany przewoźnik.

## **§ 5 Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników bocznic kolejowej.**

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 bocznicę reguluje odrębna umowa.

## **§ 6 Przeznaczenie bocznic kolejowej.**

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

## **§ 7 Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.**

Na terenie bocznic obowiązuja 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
- 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.

## **§ 8 Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od PKP PLK S.A. oraz przewoźnika obsługującego bocznicę.**

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

1. le-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. lr-1 (R-1) Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. le-14 (E-36) Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznej - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. lr- 16 Instrukcja o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## **Rozdział II**

### **Opis techniczny bocznic kolejowej.**

#### **§ 9 Położenie bocznic kolejowej.**

Bocznic „ Stacja Paliw Olsztyn" „PKP ENERGETYKA S.A." Oddział w Warszawie - Paliwa, odgałęzia się na stacji Olsztyn Główny od toru stacyjnego nr 50 rozjazdem nr 33 w km 298,773 w stacji Olsztyn Główny w odniesieniu do linii Poznań - Skandawa - Granica Państwa nr 353. Bocznic posiada własny kilometraż. Punkt początkowy bocznic stanowi środek rozjazdu nr 33 w km 298,773 w stacji Olsztyn Główny w odniesieniu do linii Poznań - Skandawa - Granica Państwa nr 353.oznaczony jest hektometrem 0,000.

#### **§10 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.**

Bocznicą stanowi jeden okręg nastawczy bez posterunków ruchu.

#### § 11 Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowany jest na torze nr 509 w km 0,086.

#### § 12 Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne pojemność oraz ich pochylenie podłużne.

##### 1. Układ torów bocznicowych.

Bocznicą stanowi jeden okręg nastawczy w następującym układzie:

tor zdawczo-odbiorczy nr 509 od ukresu rozjazdu 33 na długości 83 m położony jest na spadku 3,36 ‰ w kierunku toru nr 50, od km 0,083 do kozła oporowego w km 0,271 położony jest w poziomie.

##### 2. Pochylenia podłużne toru bocznicowego:

➤ Tor nr 509 – na i wyładunkowy od km 0,083 do kozła oporowego w km 0,271 położony jest w poziomie.

##### 3. Dla określenia długości ogólnej toru bocznicowego pomiędzy charakterystycznymi ich punktami przyjęto oznaczenia:

PR – początek rozjazdu,

U – ukres rozjazdu,

ŚGR – środek geometryczny rozjazdu

KO – kozioł oporowy,

KT - koniec toru

S – Separacja elektryczna toru

##### 4. Długość ogólna toru zdawczo - odbiorczego oraz na i wyładunkowego 509 bocznicowego wynosi 271 m.

##### 5. Tor 509 bocznicowy pobudowany jest z szyn typu S42 o dopuszczalnym nacisku na szynę 196 kN/oś.

##### 6. Wykaz torów bocznicowych.

Nr Toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach
		Od	Do	mb	Od	Do	mb	4-osioł
509	Zdawczo-odbiorczy oraz na i wyładunkowy	ŚGR 33	KT	271,65	S	Z-1	170,58	9

#### § 13 Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.

Na terenie bocznicowego nie ma rozjazdów.

#### § 14 Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.

Na bocznicowym nie ma wykolejnic.

#### § 15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Na terenie bocznicowego nie ma wykolejnic.

#### § 16 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Na terenie bocznicowego nie ma zwrotnic rozjazdów i wykolejnic. Bocznicą stanowi jeden okręg nastawczy.



#### **§ 17 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.**

Na boczniczy zlokalizowana jest tarcza zaporowa stała Z-1 i wykonana z materiałów odbłaskowych, wskazująca stale sygnał Z1 usytuowana na początku zasypki piaskowej w km 0,256 przed kozłem oporowym na torze nr 509 oraz tarcza manewrowa Tm48 obsługiwana przez dyżurnego ruchu „OLA” stacji Olsztyn Główny.

#### **§18 Kolejowe obiekty inżynieryjne.**

Na terenie boczniczy nie występują kolejowe obiekty inżynieryjne.

#### **§ 19 Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.**

Na torze na i wyładunkowym nr 509 boczniczy jest jeden przejazd kat. „F”  
- w km 0.247 na drodze dojazdowej do punktu tankowania lokomotyw.

#### **§ 20 Oświetlenie boczniczy kolejowej**

Punkt zdawczo odbiorczy oświetlony jest przez cztery lampy, każda o mocy 100 W, oraz lampę o mocy 150 W zainstalowaną na słupie na terenie boczniczy, co umożliwi obsługę boczniczy w porze nocnej (ciemnej) oraz zezwala na czynności ładunkowe całodobowo.

#### **§21 Punkty ładunkowe**

Nie występują.

#### **§ 22 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

#### **§ 23 Wagi wagonowe.**

Bocznicza nie posiada wagi wagonowej.

#### **§ 24 Bramy kolejowe.**

Teren boczniczy nie jest ogrodzony.

#### **§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.**

Zgodnie z postanowieniami instrukcji ET-18 Instrukcja utrzymania boczniczy kolejowej oraz wg normy PN-69/K-02057na terenie boczniczy kolejowej „Stacja Paliw Olsztyn” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa, obowiązuje skrajnia budowli typu 1-SM wg.

#### **§ 26 Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.**

Wszystkie budowle i urządzenia zlokalizowane na terenie boczniczy usytuowane są z zachowaniem skrajni budowli.

#### **§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice.**

Na boczniczy stosowane są sygnały podawane na tarczy manewrowej Tm48 przez dyżurnego ruchu z nastawni dysponującej OLA, oraz sygnały ręczne zgodnie z instrukcją Je - 1”. Tablica z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” znajduje się przy torze 509 zdawczo-odbiorczym (jak w § 11).

## **§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne.**

1. Użytkownik boczniczy nie posiada żadnych urządzeń i środków trakcyjnych.
2. Tor zdawczo-odbiorczy i punkty ładunkowe obsługiwane są wyłącznie lokomotywami licencjonowanego przewoźnika.

## **§ 29 Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.**

Właściciel boczniczy nie posiada własnego i dzierżawionego taboru kolejowego na boczniczy „Stacja Paliw Olsztyn” tor 509.

## **§ 30 Środki łączności.**

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

# **ROZDZIAŁ III**

## **Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicza kolejowa jest połączona.**

### **§ 31 Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą a torami zarządcy PKP PLK S.A.**

1. **Wjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z torów stacji Olsztyn Główny na tor zdawczo-odbiorczy boczniczy :Stacja Paliw Olsztyn” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa, odbywa się następująco:**
  - 1.1 przygotowanie drogi przebiegu z torów stacyjnych dla wjazdu na tor zdawczo- odbiorczy boczniczy nr 509, a następnie na tor na i wyładunkowy nr 509 odbywa się po zamówieniu drogi przebiegu przez kierującego manewrami ustawiacza licencjonowanego przewoźnika ustnie lub przy pomocy radiotelefonu u dyżurnego ruchu stacji Olsztyn Główny,
  - 1.2 dyżurny ruchu nastawni dysponującej „OLA” stacji Olsztyn Główny przygotowuje drogę przebiegu z toru stacyjnego na którym znajduje się skład manewrowy, a następnie wyświetla sygnały na tarczach manewrowych w kierunku toru nr 44 za tarczą manewrową Tm 23,
  - 1.3. po zatrzymaniu składu manewrowego na torze nr 44 za tarczą manewrową Tm 23 dyżurny ruch nastawni „OLA” układa drogę przebiegu na tor nr 509, po ułożeniu drogi przebiegu na tor 509 dyżurny ruchu nastawni „OLA” stacji

Olsztyn Główny wyświetla sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy Tm 23 i skład manewrowy jest spychany na tor zdawczo – odbiorczy boczniczy nr 509, a następnie skład podstawiany jest na punkt rozładunkowy.

Podczas spychania składu manewrowego na bocznicę kierujący manewrami zajmuje miejsce na pierwszym spychanym wagonie, obserwując ułożenie drogi przebiegu. Składy manewrowe są spychane.

**2. Wyjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z toru zdawczo odbiorczego nr 509 na tory stacji Olsztyn Główny odbywa się następująco:**

2.1 po przyjęciu wagonów od użytkownika boczniczy kierujący manewrami ustawia licencjonowanego przewoźnika, zamawia drogę przebiegu z toru zdawczo - odbiorczego nr 509 u dyżurnego ruchu stacji Olsztyn Główny i podjeżdża składem manewrowym pod tarczę manewrową Tm48.

2.2 dyżurny ruchu nastawni dysponującej OLA po przygotowaniu drogi przebiegu z toru nr 509 na tor stacyjny, wyświetla sygnał „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm 48 na tor nr 44 za Tm 23.

2.3 po podaniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm48 kierujący manewrami daje sygnał maszyniście na uruchomienie składu, wyjeżdżając składem w tor stacyjny ciągnąc wagony.

**3. Manewry na torach boczniczy.**

W przypadku potrzeby dokonania manewrów na terenie boczniczy:

3.1 gdy jazdy manewrowe mają odbyć się w granicach toru nr 167 w celu podstawienia wagonów cystern na stanowisko nalewcze kierujący manewrami, po uzgodnieniu z przedstawicielem użytkownika boczniczy wg jego wskazań z zachowaniem warunków bezpieczeństwa, podaje sygnały na uruchomienie manewrów wykonując jazdy w celu odpowiedniego ustawienia wagonów,

**4. Obsługa toru zdawczo-odbiorczego odbywa się z posterunku dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „OLA „ stacji Olsztyn Główny**

## ROZDZIAŁ IV

### Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej.

#### § 32 Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

Podstawienia składów manewrowych na bocznicę dokonuje się na podstawie dwustronnej umowy na obsługę zawartej pomiędzy licencjonowanym przewoźnikiem a użytkownikiem boczniczy.

Z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo-odbiorczego, który jest zarazem torem na i wyladunkowym nr 509 przeznaczonym dla wyladunku cystern kolejowych oraz tankowania lokomotyw, jednorazowo na bocznicę przewiduje się podstawiać 9 wagonów czteroosiowych.

Przy podstawianiu wagonów należy uwzględnić długość użyteczną toru określoną w § 12 punkt 6.

### **§ 33 Liczba obsługa i czas ich wykonywania.**

Obsługa bocznic może się odbywać w każdej porze dnia po uzgodnieniu obsługi z licencjonowanym przewoźnikiem.

### **§ 34 Masa hamująca składów manewrowych.**

Dla składów manewrowych z czynnym hamulcem zespolonym należy przyjąć dla drogi hamowania 400 m i szybkości do 10 km/h – 6 % dla wymaganej masy hamującej.

Składy nie muszą być połączone na hamulec zespolony, lecz ilość wagonów bez czynnego hamulca zespolonego w jednej grupie nie może być większa niż 9 wagonów czteroosiowych.

### **§ 35 Dopuszczalny nacisk osi na szynę.**

Tor bocznic pobudowany jest z szyn typu S42 o dopuszczalnym nacisku osi na szynę 196 kN/oś.

### **§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.**

Na tory bocznic zabroniony jest wjazd lokomotyw elektrycznych, oraz tych, których nacisk osi na szynę przekracza 196 kN/oś.

### **§ 37 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej.**

W związku z tym, że bocznic jest stacją paliw do tankowania lokomotyw, dozwolony jest ruch lokomotyw licencjonowanych przewoźników kolejowych po torach bocznic.

### **§ 38 Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury kolejowej którym bocznic kolejowa jest połączona.**

Użytkownik bocznic nie posiada własnego środka trakcyjnego.

## **ROZDZIAŁ V**

### **Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej.**

### **§ 39 Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe.**

Tory bocznic „Stacja Paliw Olsztyn” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie – Paliwa, stanowią jeden rejon manewrowy.

### **§ 40 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej.**

Prędkość jazdy po torach bocznic nie może przekraczać:

- po torach bocznicy podczas ciągnięcia - 10 km/h,
- podczas spychania wagonów - 5 km/h,
- podczas dojazdu na punkty ładunkowe - 3 km/h.

**§ 41 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.**

Wagony podczas podstawiania na bocznice powinny być spychane. Podstawianie wagonów można wykonywać wyłącznie metodą odstawczą. Praca manewrowa systemem odrzutu na torach bocznicy jest zabroniona.

**§ 42 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.**

Pojazd trakcyjny (lokomotywa) jadąc do obsługi bocznicy spycha skład manewrowy, natomiast przy wyjeździe z torów bocznicy skład manewrowy jest ciągniemy.

**§ 43 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.**

Sprzęganie i rozprzęganie taboru z pojazdem trakcyjnym dozwolone jest tylko na postoju. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia. Wejście pracownika drużyny manewrowej pomiędzy tabor lub wyjście może nastąpić gdy tabor nie jest w ruchu. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika z pomiędzy taboru.

**§ 44 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.**

Obsadę czynnej lokomotywy licencjonowanego przewoźnika oraz jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznice.

**§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.**

Obsadę drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika oraz jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznice.

**§ 46 Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.**

Przed wjazdem składu manewrowego na przejazd na drodze dojazdowej do punktu tankowania określone w § 19 kierujący manewrami zatrzymuje skład manewrowy przed przejazdem, następnie upewnia się czy zbliżające pojazdy drogowe i piesi zatrzymali się. Po upewnieniu się o zatrzymaniu się pojazdów drogowych bądź pieszych podaje sygnał manewrowy zezwalając na jazdę przez przejazd. Prędkość jazdy manewrowej przez przejazd w km. 0,247 nie powinna przekraczać 10 km/h, maszynista zbliżając się składem manewrowym do przejazdu obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy „Baczność”. Podczas manewrowania taborem przez przejazdy wewnątrzzakładowe nie należy pozostawiać taboru na przejeździe.

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

Ze względu na maksymalne pochylenie torów do 2,0 ‰ w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych dozwolone jest przetaczanie do 10 wagonów.

**§ 48 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 wciągacza ręcznego linowego WRLK - 1,6) w ilości wagonów max. 1 szt. z max. prędkością do 0,5 km/h.

#### **§ 49 Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.**

Na terenie bocznicy nie ma rozjazdów, drogę przebiegu na wjazd i wyjazd z bocznicy układa dyżurny ruchu nastawni dysponującej „WPA” stacji Olsztyn Sprawdzenie, czy nie ma przeszkód do wykonania zamierzonej jazdy manewrowej po torze należy do drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika.

#### **§ 50 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 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 bocznicę kolejowej stacji paliw.

#### **§ 51 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.**

Po zakończeniu pacy manewrowej, lub w czasie jej wykonywania, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, tabor 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.

## **ROZDZIAŁ VI**

## **Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.**

### **§ 52 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.**

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

### **§ 53 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.**

Podczas obsługi punktu zdawczo-odbiorczego drogi przebiegu dla jazdy na tor nr 509 układu dyżurny ruchu nastawni dysponującej „OLA” stacji Olsztyn Główny, natomiast drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika sprawdza prawidłowość ustawienia zwrotnic oraz czy nie ma przeszkód do wykonania zamierzonych jazd manewrowych.

Czynności manewrowe związane z podstawieniem i zabraniem wagonów (łączenie, rozłączanie), jak również zabezpieczenie przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami określonymi w § 51, wykonuje drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika.

### **§ 54 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy.**

Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z punktu ładunkowego drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika powiadamia pracowników wykonujących czynności rozładunkowe o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.

Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:

- 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach kontenera przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
- 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
- 3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- 4) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru,
- 5) sprawdzić czy przy torze ładunkowym nie znajduje się jakiś ładunek w skrajni taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
  - a) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt. b),
  - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuźceń, kamienie, ziarna ),

- c) sprawdzić czy są porozłączane węże spustowe przy wagonach cysternach, zawory zabezpieczone,
- 6) upewnić się, że wagony stojące na torze rozładunkowym są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

Sprawdzenia wymienione w ppkt 3), 4), 5) i 6) powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

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 509 kierownik stacji paliw powiadamia dyżurnego ruchu stacji Wałbrzych za odpisem w Książce eksploatacji i utrzymania stacji paliw. Otwarcie toru jest możliwe po wyjeździe wagonów po wyładunku.

Na osi toru nr 509 dla jego zamknięcia w czasie zrzutu paliwa do zbiorników, dlajazd na bocznicę ustawiana jest tarcza zatrzymania wskazująca sygnał D1 „Stój”. Każdorazowo tarczę D1 „Stój” ustawia i zdejmuje kierownik stacji paliw.

#### **§ 55 Ważenie wagonów.**

Użytkownik bocznic nie posiada wagi wagonowej. Ważenie wagonów odbywa się na stacji Olsztyn Główny po zgłoszeniu takiej potrzeby przez użytkownika bocznic. Przekazanie wagonów, jak też ich ponowne przyjęcie odbywa się zgodnie z postanowieniami określonymi w § 58 i 59.

#### **§ 56 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych**

1. Przygotowanie bocznic do pracy w warunkach zimowych należy do obowiązków użytkownika bocznic.
2. Przed okresem zimowym tj. do 15 listopada w wyznaczonym miejscu winny być zgromadzone następujące materiały i sprzęt:
  - smar zimowy do smarowania rozjazdów,
  - łopaty, miotły, skrobaczki i szczotki do czyszczenia rozjazdów,
  - piasek do posypywania dróg dojazdu i międzytorzy,
  - sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać.

W/w materiały powinny być utrzymane w ciągłej gotowości do użytku. Obowiązuje zakaz używania soli do rozmrażania rozjazdów i części rozjazdowych.

3. Użytkownik bocznic „Stacja Paliw Olsztyn” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa, wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.
4. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na bocznicach a związani z pracą transportu kolejowego i obsługą urządzeń rozładunkowych powinni być zaznajomieni z obsługą sprzętu służącego do usuwania skutków zimy.
5. Przed przystąpieniem do pracy manewrowej pracownicy zatrudnieni przy manewrach oprócz wykonywania normalnych czynności powinni sprawdzić czy:
  - ✓ miejsca śliskie i niebezpieczne zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracy manewrowej, oraz czy nie ma innych przeszkód stwarzających niebezpieczeństwo poruszania się pracowników i przetaczanego taboru,
  - ✓ manewry nie będą zagrażać pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu przeszkód zimowych,
  - ✓ sygnały, wskaźniki i tablice ostrzegawcze będą widoczne dla pracowników wykonujących manewry.

#### **§ 57 Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.**

*Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej „Stacja Paliw Olsztyn” PKP Energetyka S.A. - Oddział w Warszawie - Paliwa, tor 509*



1. Wstęp na teren bocznicy jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.
2. Pracownik wykonujący czynności na bocznicy powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie bocznicy i wykonywania swych obowiązków.
3. Każdy pracownik zatrudniony na bocznicy powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie.
4. Zabrania się pracownikom bocznicy:
  - chodzenia po torach i rozjazdach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
  - przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
  - chodzenia pomiędzy taborem i rampą,
  - przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
  - zbliżania się w skrajnię będących w ruchu wagonów,
  - zatrzymywania się na przejazdach przez tory oraz stawiania nóg na główkach szyn lub na podkładach,
  - przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10 metrów,
  - przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 metrów,
  - wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
  - jazdy na taborze podczas manewrów na torach bocznicy,
  - przechodzenia w zasięgu pracy urządzeń rozładunkowych podczas załadunku lub rozładunku wagonów,
  - chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
  - chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.
5. Wchodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor.
6. Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą prostopadłe do osi toru.
7. Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.
8. Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej:
  - a) podczas jazdy na taborze nie wolno:
    - wychylać się poza skrajnię taboru,
    - zajmować miejsca na pochwach zderzakowych, sprzęgach, na ścianach bocznych i czołowych węglarek lub platform, dachach wagonów lub na szczycie ładunku,
    - stać bez trzymania na brzegu pomostu oraz jechać stojąc jednocześnie na stopniach dwóch sąsiednich wagonów,
    - jechać na stopniach wagonu od strony ramp, ogrodzeń oraz bram,
    - przebywać na stopniach bocznych lokomotywy.
  - b) przy przetaczaniu wagonów na torach bocznicy należy:
    - przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe zażądać przerwania tych czynności i zabezpieczyć ładunki znajdujące się w wagonach przed uszkodzeniami, które mogą powstać podczas manewrów,
    - zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i wózków,
    - sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,

- sprawdzić czy na torze nie ma sprzętu ładunkowego, ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
- sprawdzić czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie obsunie się w czasie jazdy.

## ROZDZIAŁ VII

### Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

#### § 58 Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

1. Przekazywanie przez licencjonowanego przewoźnika wagonów cystern ładownych przeznaczonych dla bocznic „Stacja Paliw Olsztyn” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa, odbywa się na torze zdawczo - odbiorczym nr 509
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 za listem przewozowym sporządzonym przez pracownika licencjonowanego przewoźnika na stacji Iława w trzech egzemplarzach. W wykazach muszą być zamieszczone pełne numery przekazywanych wagonów. Po dokonaniu przekazania wagonów jeden egzemplarz listu otrzymuje przedstawiciel bocznic.
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 listem przewozowym
  - 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.
6. W razie stwierdzenia częściowego braku lub uszkodzenia wagonu cysterny, przedstawiciel bocznic żąda komisyjnego ustalenia stanu przesyłki z przedstawicielem licencjonowanego przewoźnika oraz sporządzenia odpowiedniego protokołu z ustalenia stanu przesyłki, którego kopię otrzymuje przedstawiciel bocznic.
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 usterki, 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 nieobecność 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 upoważniony pracownik użytkownika boczniccy.

#### **§ 59 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 509.
2. Ze strony użytkownika boczniccy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony licencjonowanego przewoźnika wagony przyjmuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi boczniccy.
3. Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie listu przewozowego
4. List przewozowy wyznaczony pracownik użytkownika boczniccy doręcza wraz z dokumentami przewozowymi dla drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika podczas obsługi boczniccy.
5. Pracownik ten potwierdza odbiór zawiadomienia wpisując na wszystkich egzemplarzach listu przewozowego datę i godzinę doręczenia i podpisuje się.
6. Przyjmujący wagony ze strony licencjonowanego przewoźnika (ustawiacz) obowiązany jest dopilnować, aby wagony przekazywane przewoźnikowi były przygotowane w następujący sposób:
  - wagony próżne w należyтым stanie,
  - wagony ładowne prawidłowo załadowane,
  - nieaktualne napisy i nalepki usunięte na wagonach cysternach zostały zdjęte przez pracowników użytkownika boczniccy,
  - części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
  - numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadanym listem przewozowym
7. Wszelkie usterki i nieprawidłowości powinny być odnotowane na wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia i podpisane przez obie strony, tj. zdającego i przyjmującego. Jeden egzemplarz pozostaje dla boczniccy, dwa zabiera pracownik licencjonowanego przewoźnika.

## ROZDZIAŁ VIII

### Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

#### § 60 Ogólna charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznicy kolejowej

##### 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 bocznicy „Stacji Paliw Olsztyn” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie – Paliwa, rozładowywane są towary niebezpieczne wg RID/Załącz.2 do SMGS zaliczone do klasy 3 - Materiały ciekłe zapalne.
  - a) **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/Załącz. 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.

##### 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.

## **§ 61 Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej.**

### **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 m<sup>3</sup>) 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:
  - a) 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,
  - b) zabezpieczenie wszystkich króćców zaworów nalewowo - spustowych zaślepkami w pozycji jednoznacznie zamkniętej,
  - c) plomby na dźwigniach zaworów nalewowo - spustowych w cysternach ładownych,
  - d) stan szczelności zbiornika i osprzętu stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku oraz kompletność linek uziemiających.

### **Postępowanie z przesyłką towarów niebezpiecznych podstawionych na punkt zdawczo-odbiorczy przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę**

Po przybyciu przesyłki na bocznicę „Stacji Paliw Olsztyn” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie – Paliwa,, 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 te odpisać w obecności przedstawiciela przewoźnika na wykazie oddawczym.

#### **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 szczegółowe 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.

#### **Technika pracy manewrowej z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne.**

1. Kierownikiem manewrów jest wyznaczony pracownik tego 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.

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

1. Na boczniczy kolejowej „Stacja Paliw Olsztyn” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie – Paliwa,, dokonywane są przeładunki towarów niebezpiecznych, takich jak paliwo do silników Diesla,

2. Przeładunek produktów ropopochodnych odbywa się na torze 509,
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 płóz hamulcowych służących do wyhamowywania wagonów,
4. Przed rozpoczęciem opróżniania cystern kolejowych, należy wagony stojące pod czynnościami ładunkowymi osłonić tarczami DI „Stój”, ,
5. Omawiane w p-cie 5 tarcze DI „Stój” są ustawione 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 jazdy taborem kolejowym oraz wykonywanie czynności ładunkowych sprzętem zmechanizowanym w strefie zagrożenia wybuchem.
  - wjazd lokomotyw licencjonowanych przewoźników kolejowych w celu ich zatankowania.

#### **§ 62 Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją 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:

- 1) znajomości właściwych przepisów i instrukcji;
- 2) klasyfikacji towarów niebezpiecznych i wynikających zagrożeń z poszczególnych klas;
- 3) znakowania przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
- 4) przewyższania sytuacji krytycznych w przypadku nieprawidłowości;
- 5) znajomości wewnętrznych planów awaryjnych dla stacji rozrządowych przy przewozie towarów niebezpiecznych;
- 6) znajomości planów zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;
- 7) 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

#### **§ 63 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 (mianownika). 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.

#### Tablica identyfikacyjna (przykład):



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

#### Nalepki ostrzegawcze i inne oznakowania.

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

1) Nalepki ostrzegawcze umieszcza się na:

- a) sztukach przesyłek;
- b) dużych pojemnikach do przewozu luzem (DPPL);
- c) opakowaniach dużych;
- d) kontenerach małych.

2) Duże nalepki ostrzegawcze umieszcza się na obu ścianach bocznych:

- a) wagonów - cystern;
- b) wagonów - baterii;
- c) wagonów z odejmowalnymi zbiornikami;
- d) innych rodzajach wagonów niż wymienione wyżej.

3) Duże nalepki ostrzegawcze umieszcza się na obu ścianach bocznych i obu ścianach czołowych:



- a) wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC);
  - b) cystern przenośnych;
  - c) kontenerów - cystern;
  - d) 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:
    - a) dla opakowań nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 100 mm;
    - b) 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**

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

Pracownik boczniczy „Stacja Paliw Olsztyn” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie – Paliwa,, 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 bocznicy, kilometraż 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.

## **ROZDZIAŁ IX**

### **§ 64 Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.**

1. Diagnostyka, konserwacja rozjazdów, obchód torów na pod względem przydatności do eksploatacji należy do właściciela bocznicy „Stacja Paliw Olsztyn” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie – Paliwa.
2. Do prac związanych z całościowym utrzymaniem bocznicy należącym do użytkownika bocznicy wchodzi:
  - konserwacja,
  - przeglądy bieżące,
  - remonty średnie,
  - remonty kapitalne nawierzchni i podtorza.
3. Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:
  - czyszczenie żłobków na przejazdach,
  - usuwanie śniegu i lodu z torów,
4. Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń należy:
  - wymiana pojedynczych złącz,
  - usuwanie wybojów,
  - podnoszenie osiadłego toru,
  - poprawianie uchyleń szyn,,
  - miarkowanie luzów,
  - odwodnienie toru,
  - odchwaszczenie,
  - wymiana podkładów,
  - utrzymanie przejazdów,
5. Ponadto do prac bieżącego utrzymania należy również konserwacja i naprawa sygnału na koźle oporowym.

Remonty średnie, jako kompleksowe powinny być wykonywane podsypki, obciążenia toru i rodzaju trakcji nie wymagały innych robót z wyjątkiem remontów bieżących.

Remonty kapitalne polegają na całkowitej wymianie części składowych nawierzchni lub niektórych jej elementów.

Przynajmniej raz w roku użytkownik bocznicy dokona badania (przez upoważnione osoby) stanu technicznego torów bocznicy zgodnie z Art. 62 Prawa Budowlanego.

Podczas wykonywania robót na bocznicy związanych z utrzymaniem torów i rozjazdów należy przestrzegać następujących postanowień:

- a) roboty mogą być wykonywane tylko przez upoważnionych i odpowiednio przygotowanych pracowników,
  - b) jeżeli roboty mają być wykonywane bez naruszenia ciągłości ruchu, zatrudnieni przy tych robotach pracownicy muszą być przepisowo zabezpieczeni w sposób określony przepisem wewnętrznym oraz nadzorowani przez specjalnego pracownika z odpowiednimi kwalifikacjami,
  - c) jeżeli roboty mają być wykonywane przy zamkniętym torze, odcinek toru lub tor objęty robotami powinien być osygnalizowany zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych tj. z obu stron miejsca robót powinna znajdować się tarcza zatrzymania "D1",
  - d) przed przystąpieniem do robót drogowych użytkownik bocznicy powiadamia PKP PLK - Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie i licencjonowanego przewoźnika, który obsługuje bocznice celem poinformowania drużyn manewrowych o zakresie wykonywanych prac, przewidywanym terminie ich zakończenia oraz o wynikających z tego tytułu obostrzeniach.
6. Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.
7. Sprawy utrzymania torów bocznicy i nadzór nad ich stanem technicznym reguluje instrukcja ET-18 Instrukcja utrzymania bocznicy kolejowej.

**Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.**

## ROZDZIAŁ X

**§ 65 Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy).**

## ROZDZIAŁ XI

### **§ 66 Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicach ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych).**

Pracownicy właściciela bocznic związanych z pracą transportu kolejowego na bocznicach wykonujących 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 pojazdu spalinowego,
2. ustawiacz,
3. manewrowy,

winni zapoznać się dowodnie z treścią niniejszego regulaminu, oraz posiadać odnotowaną autoryzację dotyczącą bocznic „Stacja Paliw Olsztyn” na torze nr 509 na stacji Olsztyn Główny „PKP ENERGETYKA SA.” Oddział w Warszawie – Paliwa.

## ROZDZIAŁ XII

### **§ 67 Postępowania 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 na liniach kolejowych, stanowiąca załącznik do uchwały Nr 684 Zarządu PKP Energetyka S. A. z dnia 08 grudnia 2009r.
- 2) Bocznicę wyposażoną 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
5.	Z-ca Dyrektora PKP Energetyka Oddział Paliwa	22 4731448
6.	Osoba odpowiedzialna za ppoż. i ochronę	697-042-731

## ROZDZIAŁ XIII

§ 68 Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.

Wykaz adresów i numerów telefonów do zarządcy PKP PLK S.A.

Dyspozytor PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie.....	89 - 677 22 14
Naczelnik PLK S.A. Sekcji Eksploatacji w Olsztynie.....	89 - 677 53 91
Dyżurny ruchu nastawni dysponującej stacji Olsztynie.....	89 - 677 54 72

## ROZDZIAŁ XIV Postanowienia końcowe.

§ 69 Rozdzielnik regulaminu.

1. Niniejszy regulamin opracowano w 6 jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:
  1. PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa ..... 3 egz
  2. Stacja Paliw w Olsztynie: ..... 1 egz
  3. PKP PLK S.A.:
    - PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie ..... 1 egz
    - PKP PLK SA Sekcja Eksploatacji w Olsztynie..... 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](http://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.

§ 70 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 § 69.
4. Za naniesienie zmian w poszczególnych egzemplarzach Regulaminu odpowiedzialni są ich posiadacze zgodnie z § 69.
5. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian (§ 72 regulaminu) i do wiadomości pracownikom bezpośrednio zatrudnionym bądź związanym z pracą boczniczy oraz pracownikom nadzoru, mającym związek z eksploatacją i utrzymaniem boczniczy.
6. Za aktualizację wszystkich egzemplarzy niniejszego regulaminu odpowiedzialny jest PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa.

§ 71 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

Pracownicy:

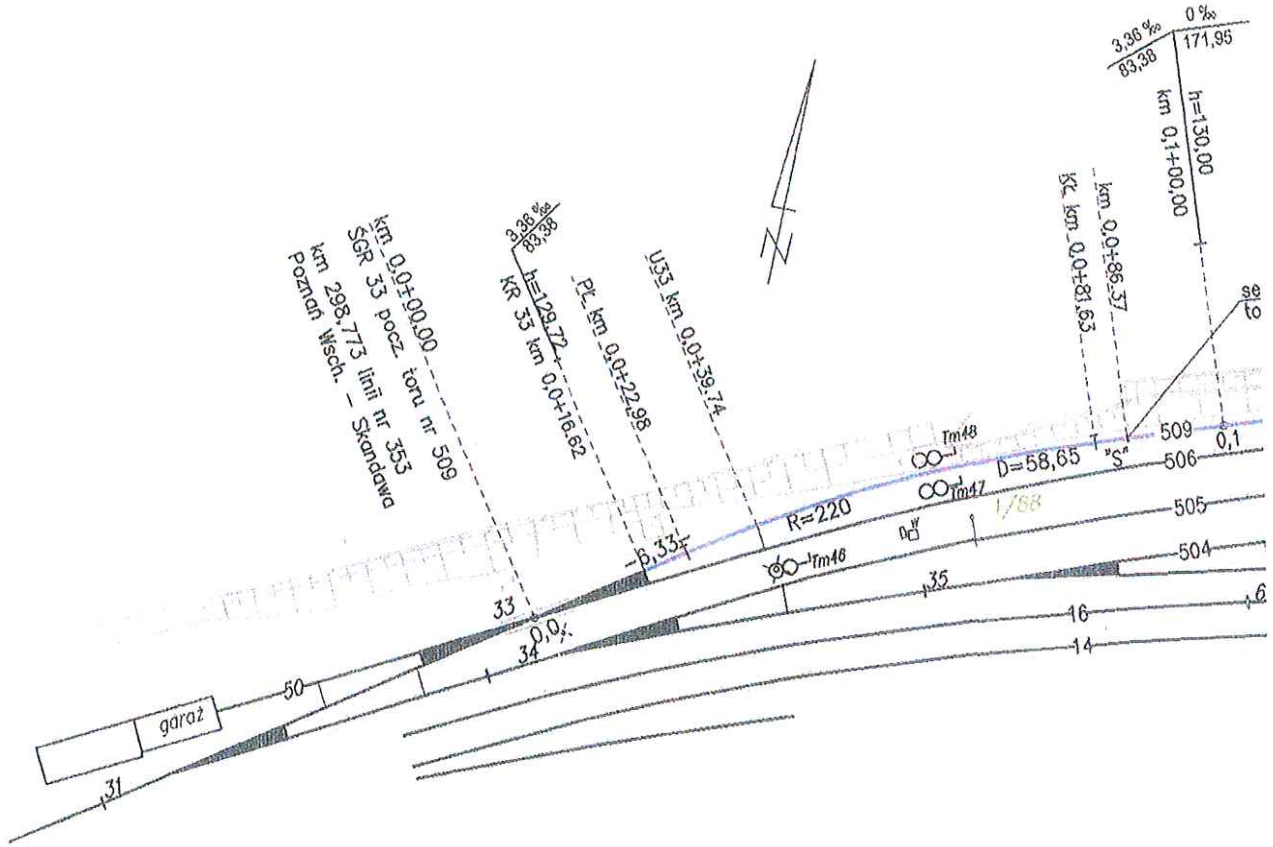
- > „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa,,
- > Licencjonowanego przewoźnika,

muszą być przeszkoleni dowodnie ze znajomości postanowień niniejszego regulaminu.











## DANE TECHNICZNE BOCZNICY

stacja obsługująca bocznicę – OLSZTYN  
 długość ogólna torów – 271,65 m  
 długość budowlana torów – 255,03 m  
 długość użyteczna torów – ~~180,58~~ m <sup>17</sup>

numery geodezyjne działek  
 działka 1/86, 1/88 – obręb 159, M.Olsz

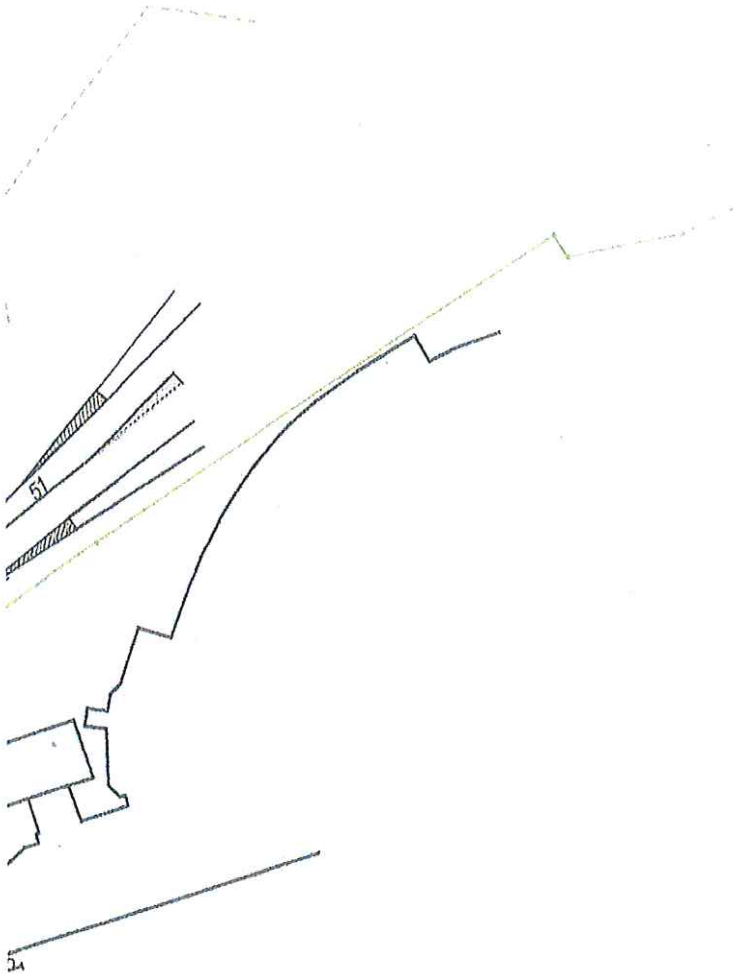
Powierzchnia gruntu PKP S.A.  
 pod bocznicę – 11.

### LEGENDA

tory boczniczy położone poza gruntem PKP S.A. ————  
 tory stacyjne (PKP PLK S.A.) ————  
 granice ewidencyjne działek ————

### Oznaczenia

ŚGR—środek geometryczny rozjazdu  
 KR—koniec rozjazdu  
 KT – koniec toru  
 U—ukres  
 R—promień łuku  
 D—długość łuku  
 pł – początek łuku  
 kł – koniec łuku  
 Z1 – tarcza zatrzymania "STÓJ"



DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA	DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA			
	mb	od	do	mb
255,03	S	Z1	<del>180,58</del>	

Zastępca Dyrektora  
 ds. Technicznych

**Bogusław Solarski**  
 21.01.2013

## PLAN SYTUACYJNY W :

BOCZNICA STACJA PALIW  
 PKP ENERGETYKA S.A.  
 stacja OLSZTYN

kwiecień 2012

opracował –

GEODETA UP  
 inż. Roman AN  
 ul. Ry 1  
 80-335 Gdańsk, ul. Dąbrowski

## DANE TECHNICZNE BOCZNICY

stacja obsługująca bocznicę – OLSZTYN

długość ogólna torów – 271,65 m

długość budowlana torów – 255,03 m

długość użyteczna torów – ~~180,58~~ m *170,58 m*

numery geodezyjne działek

działka 1/86, 1/88 – obręb 159, M.Olsztyn


*kwant:*


Zastępca Dyrektora  
ds. Technicznych


*Bożysław SolarSKI*  
*21.01.2013*

Powierzchnia gruntu PKP S.A.  
pod bocznicę – 1147 m<sup>2</sup>

### LEGENDA

tory boczniczy położone poza gruntem PKP S.A. 

tory stacyjne (PKP PLK S.A.) 

granice ewidencyjne działek 

### Oznaczenia

ŚGR – środek geometryczny rozjazdu

KR – koniec rozjazdu

KT – koniec toru

U – ukres

R – promień łuku

D – długość łuku

pł – początek łuku

kł – koniec łuku

Z1 – tarcza zatrzymania "STÓJ"

PLAN SYTUACYJNY w skali 1:1000

BOCZNICA STACJA PALIW

PKP ENERGETYKA S.A.

stacja OLSZTYN

kwiecień 2012

opracował –

GEODETA UPRAWNIENY

inż. Roman Ał

upr. nr 1

80-305 Gdańsk, ul. Dąbrowskiego 244-50

WLAJ

*kwant:*

Dyrektora  
mierzawch

*Bożysław SolarSKI*

*21.01.2013*

