



PKP ENERGETYKA

Egz. Nr 2

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
Stacja Paliw Białystok
PKP ENERGETYKA S.A.
Oddział w Warszawie –Paliwa
ul. Chłopickiego 50
04-275 Warszawa**

DYREKTOR

wz.
mgr inż. Teresa Zochowska
Zastępca Dyrektora

Uzgodniono pod względem techniczno-ruchowym.....

Białystok, dnia 24.01.2013 roku
Dyrektor Oddziału

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
15-007 Białystok, ul. Kopernika 53

Zatwierdzam.....
(Miroslaw) Frajny

Warszawa , dnia 12.03.2013 roku

Regulamin zawiera 31 ponumerowanych stron, został sporządzony w 5 jednobrzmiących egzemplarzach.

Spis treści

Spis treści	2
Rozdział I	5
Postanowienia ogólne.....	5
§ 1 Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.	5
§ 2 Podstawy prawne eksploatacji bocznicy kolejowej.	7
§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu.....	7
§ 4 Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznicy kolejowej.....	7
§ 5 Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników bocznicy kolejowej.	7
§ 6 Przeznaczenie bocznicy kolejowej.....	7
§ 7 Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.....	8
§ 8 Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządcy linii kolejowych oraz przewoźnika kolejowego.....	8
Rozdział II.....	8
Opis techniczny bocznicy kolejowej.....	8
§ 9 Położenie bocznicy kolejowej.....	8
§ 10 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.	8
§ 11 Lokalizacja punktu/ów zdawczo-odbiorczego.	8
§ 12 Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne pojemność oraz ich pochylenia podłużne.	9
§ 13 Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.	10
§ 14 Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.....	10
§ 15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.	10
§ 16 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.	10
§ 17 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.	10
§ 18 Kolejowe obiekty inżynieryjne.	10
§ 19 Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	10
§ 20 Oświetlenie bocznicy kolejowej.	10
§ 21 Punkty ładunkowe.....	11
§ 22 Urządzenia ładunkowe.....	11
§ 23 Wagi wagonowe.....	11
§ 24 Bramy kolejowe.	11
§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.	11
§ 26 Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.	11
§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice.....	11
§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne.....	11
§ 29 Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.....	12
§ 30 Środki łączności.	12
ROZDZIAŁ III.....	12
Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznica kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona.....	12
§ 31 Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznica a torami zarządcy PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.....	12

ROZDZIAŁ IV	13
Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej	13
§ 32 Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	13
§ 33 Liczba obsług i czas ich wykonywania	13
§ 34 Masa hamująca składów manewrowych	13
§ 35 Dopuszczalny nacisk osi na szynę	13
§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	13
§ 37 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowego po torach bocznic kolejowej	14
§ 38 Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona	14
ROZDZIAŁ V	14
Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej	14
§ 39 Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe	14
§ 40 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej	14
§ 41 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	14
§ 42 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	14
§ 43 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	14
§ 44 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	15
§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	15
§ 46 Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	15
§ 47 Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych	15
§ 48 Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów	15
§ 49 Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	15
§ 50 Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	15
§ 51 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	15
ROZDZIAŁ VI	16
Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznic kolejowej	16
§ 52 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	16
§ 53 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	16
§ 54 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic	16
§ 55 Ważenie wagonów	17
§ 56 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	17
§ 57 Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	18
ROZDZIAŁ VII	19
Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego	19
§ 58 Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym	19
§ 59 Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy	20
ROZDZIAŁ VIII	22
Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych	22
§ 60 Przewóz towarów niebezpiecznych	22
ROZDZIAŁ IX	23
Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	23
§ 61 Nadzór nad stanem technicznym	23

ROZDZIAŁ X.....	25
Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicę (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicę).....	25
§ 62 Wymagania kwalifikacyjne pracowników transportu kolejowego.....	25
ROZDZIAŁ XI.....	25
Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicę (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicę ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych).....	25
§ 63 Obowiązki pracowników transportu kolejowego.....	25
ROZDZIAŁ XII.....	26
Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.....	26
§ 64 Postępowanie w razie wypadku.....	26
ROZDZIAŁ XIII.....	28
Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznicę kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.....	28
§ 65 Wykaz adresów i numerów telefonów do zarządcy PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	28
ROZDZIAŁ XIV.....	28
Postanowienia końcowe.....	28
§ 66 Rozdzielnik regulaminu.....	28
§ 67 Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.....	28
§ 68 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.....	28
§ 69 Wykaz zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu.....	29
§ 70 Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu.....	30
Załącznik do regulaminu plan schematyczny bocznicę kolejowej z naniesionymi wymaganymi danymi.....	31

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 2013 r., poz. 1594 ze zm.)
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),

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.

§ 2 Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowej.

Bocznica jest dzierżawiona od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie umowy nr 13/203/035/00/22401/12 z dnia 10.12.2012r., na długości ogólnej toru nr 19 – ogółem 115 m.

§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu.

Postanowienia regulaminu obowiązują:

- 1) pracowników spółki „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa w zakresie czynności związanych z transportem kolejowym tj. nadzoru nad stanem technicznym bocznic, jak też odbiorem i przekazywaniem wagonów od i dla przewoźników,
- 2) pracowników licencjonowanego przewoźnika dokonujących obsługi torów zdawczo - odbiorczych bocznic „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa.
- 3) pracowników obsługi pojazdów trakcyjnych podstawianych do tankowania na bocznicę, w zakresie niezbędnym do wykonania pracy manewrowej z tym związanej.

§ 4 Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznic kolejowej.

Użytkownikiem bocznic jest PKP ENERGETYKA S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa ul. Chłopickiego 50 04-275 Warszawa. Bocznica, przeznaczona jest dla potrzeb przewozowych posiadacza bocznic w zakresie transportu kolejowego oraz obrotu paliwami płynnymi. Przedmiotem dostaw są przesyłki całowagonowe związane z eksploatacją bocznic. Nazwa bocznic: Stacja Paliw Białystok

§ 5 Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników bocznic kolejowej.

Aktualnie bocznica nie jest udostępniona innym współużytkownikom.

§ 6 Przeznaczenie bocznic kolejowej.

Bocznica przeznaczona jest i przystosowana do:

- 1) do wyładunku cystern z paliwem płynnym w celu magazynowania go w zbiornikach, a następnie tankowania pojazdów kolejowych;
- 2) do wyładunku na torze nr 19 autocystern z paliwem płynnym w celu magazynowania go w zbiornikach, a następnie tankowania pojazdów kolejowych;

Przyjmowanie wagonów ze stacji Białystok jak również przekazywanie wagonów do tej stacji może odbywać się pojedynczo lub grupami wagonów w ramach ustalonego z przewoźnikami planu obsługi bocznic.

Tankowanie pojazdów kolejowych odbywać się będzie na podstawie zawartej umowy z przewoźnikiem i na zasadach zawartych w oddzielnej instrukcji obsługi.

§ 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 ET-15 Instrukcja o sposobach ładowania i zabezpieczania ładunków w przewozach kolejowych, wykonywania manewrów.
10. ET-16 Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych.
11. ET-17 Instrukcja dla kierownika pociągu.
12. ET-18 Instrukcja utrzymania bocznic kolejowych.

§ 8 Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządcy linii kolejowych oraz przewoźnika kolejowego.

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 13.06.2012 r

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

Rozdział II

Opis techniczny bocznic kolejowej

§ 9 Położenie bocznic kolejowej.

Bocznicą Stacja Paliw w Białymstoku jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się na stacji Białystok od toru stacyjnego Nr 17 rozjazdem Nr 180 w km 177,536 linii nr 006 Zielonka – Kuźnica Białostocka, Za początek bocznic (kilometracji bocznicowej) przyjęto styk za krzyżownicą rozjazdu nr 180.

§ 10 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Rozjazd nr 180, bezpośrednio kierujący na bocznicę oraz wykolejnica Wk 180 zabezpieczająca bocznicę są położone w okręgu nastawczym Bł 8 stacji Białystok i nastawiane przez obsługę ww. posterunku. Obsadę posterunku Bł 8 określają postanowienia Regulaminu technicznego posterunku ruchu Białystok.

§ 11 Lokalizacja punktu/ów zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo – odbiorczy bocznicy usytuowany przy torze nr 19 na km 0,045 kilometracji bocznicowej, oznaczony jest tablicą z napisem „Punkt zdawczo - odbiorczy”.

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

1) Wykaz torów i ich przeznaczenie

Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wag. czteroosiowych *)
		od	do	[m]	Od	do	[m]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
19	Zdawczo-odbiorczy oraz na- i wyładunkowy (do tankowania paliw płynnych)	PR 180	KO	115	Wk 180	Z1	65	4

*) – za długość wagonu czteroosiowego przyjęto 15 m

Oznaczenia użyte w tabeli:

PR – początek rozjazdu

KR – koniec rozjazdu

KO – belka kozła oporowego

Z1 – wskaźnik Z1

2) Profile podłużne torów bocznicowych

Nr toru	Kilometraż	Na długości [m]	Profil toru	Wartość [‰]	Uwagi
19	0,000 – 0,015	15	wzniesienie	1,54	
	0,015 – 0,087	72	poziom	0,00	

3) Tor bocznicowy pobudowany jest z szyn typu średniego S 49 o dopuszczalnym nacisku na szynę 216 kN (22 ton/oś).

4) Długość ogólna toru na terenie boczniczy wynosi 87,81 m.

5) Pojemność toru zdawczego: 4 obliczeniowe wagony czteroosiowe.

6) Jednorazowo na bocznicę z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo – odbiorczego nr 19 podstawić można skład wagonów o długości nie przekraczającej 65 m (5 wagonów cystern o długości 12,30 m każda).

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

Na terenie bocznicy brak jest rozjazdów oraz skrzyżowań torów. Bocznica odgałęzia się rozjazdem nr 180. Rozjazd nr 180 znajduje się w zarządzaniu i utrzymaniu Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku.

Nr rozjazdu, rodzaj i typ	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób nastawiania	Czy jest oświetlona?	Czy jest uzależniona?	Obsługiwana przez?	Klucz znajduje się:
1	2	3	4	5	6	8
180 Rzp S-49E-190 -1:9	do jazdy „na wprost” po torze nr 17	ręczny	nie	tak	obsługę nastawni Bł 8	w zamku Wk 180

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

W torze nr 19 wbudowana jest nastawiana ręcznie, wykolejnica Wk 180, położenie zasadnicze „nałożona na tor”. Wykolejnica nr 180 znajduje się w zarządzaniu i utrzymaniu Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku.

§15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Zwrotnica rozjazdu nr 180 jest sprzęgnięta kluczowo (kluczowa kolejność nastawiania) z wykolejnicą Wk 180. Klucz Wk 180+ (180+) od wykolejnicy znajduje się na tablicy kluczy czynnych na posterunku Bł 8. W rozjeździe nr 180 zastosowany jest zamek zwrotnicowy zamykający zwrotnicę rozjazdu 180 oraz pośrednio wykolejnicę Wk 180 w położeniach do jazdy na bocznicy. Umieszczenie klucza 180-(Wk180-j na tablicy kluczy czynnych informuje obsługę nastawni Bł 8 o tym, że droga przebiegu na tor 19 jest nastawiona i zabezpieczona.

§16 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Zwrotnica rozjazdu nr 180 oraz wykolejnica Wk 180 przyporządkowane są do okręgu nastawczego Bł 8 st. Białystok.

§17 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Na terenie bocznicy, w torze nr 19 zlokalizowana jest wykolejnica Wk 180, szczegółowo opisana w § 14 niniejszego regulaminu.

§18 Kolejowe obiekty inżynierskie.

Na terenie bocznicy brak jest obiektów inżynierskich.

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

Na terenie bocznicy brak jest przejazdów kolejowych użytku publicznego oraz przejść dla pieszych w poziomie szyn.

§ 20 Oświetlenie bocznicy kolejowej.

Punkt zdawczo odbiorczy oświetlony jest przez cztery lampy, każda o mocy 100 W, oraz lampę o mocy 250 W zainstalowaną na słupie na terenie bocznicy, co umożliwi obsługę bocznicy w porze nocnej (ciemnej) oraz zezwala na czynności ładunkowe całodobowo.

§ 21 Punkty ładunkowe.

Nie posiada

§ 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.

Bocznicą nie posiada własnej wagi wagonowej.

§ 24 Bramy kolejowe.

Bramy kolejowe nie występują.

§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Na torach bocznicą zachowana jest skrajnia budowli typu A PN-69/K-02057. Na bocznicę mogą być podstawiane wagony o skrajni taboru A i B określonych w PN – 70/K-02056. Na terenie bocznicą skrajnia nie występuje.

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

Wszystkie obiekty budowlane i urządzenia zlokalizowane na terenie bocznicą usytuowane są z zachowaniem skrajni budowli.

§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice.

- 1) Na torze nr 19 zakończonym koźłem oporowym w miejscu, do którego można dojechać taborami usytuowany jest nieoświetlony sygnał Z 1 „stój”.
- 2) Przy torze nr 19 w km 0,045 umieszczona jest tablica z napisem „Punkt zdawczo – odbiorczy”.
- 3) Na zwrotniku rozjazdu nr 180 umieszczony jest wskaźnik zwrotnicowy wskazujący aktualne położenie zwrotnic (Wz 1 „Jazda na wprost”, Wz 2 „Jazda na ostrze”, Wz 3 „Jazda z ostrza”).
- 4) Przy rozjeździe nr 180 znajduje się wskaźnik W 17 oznaczający miejsce przy zbiegających się torach, do których tor wolno zająć taborami.
- 5) Wykolejnica Wk 180 zlokalizowana w torze nr 19 jest wyposażona w latarnię wskazującą w zależności od położenia płyty wykolejnicowej sygnały: Z 1wk „Stój – wykolejnica na torze” lub Z 2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”.
Latarnie zwrotnicowa i wykolejnicowa oraz sygnał Z 1 „stój” nie są oświetlane.

§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne.

Bocznicą nie posiada własnych środków trakcyjnych.

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

Brak taboru własnego wagonowego.

§ 30 Środki łączności.

Przedstawiciele bocznic 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 bocznicą kolejową jest połączona

§ 31 Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą a torami zarządcy PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

1. Obsługa bocznic stacyjnych „Stacja Paliw Białystok” odbywa się na zasadach jazdy manewrowych. Jazda manewrowa na bocznicę jest realizowana z toru Nr 15 stacji Białystok.
2. Wjazd na bocznicę odbywa się następująco:
 - 1) Przed zamierzoną jazdą na bocznicę przedstawiciel przewoźnika (kierownik manewrów obsługujący bocznicę, lub maszynista prowadzący pojazd trakcyjny celem załadunku) – informuje o potrzebie jazdy na bocznicę nastawniczego nastawni Bł8, z którym omawia plan pracy manewrowej.
 - 2) Nastawniczy lub na jego polecenie zwrotniczy pobiera z tablicy kluczy czynnych klucz Wk180+(180+), a następnie przygotowuje i sprawdza drogę przebiegu dla jazdy manewrowej z toru 15 na tor 19 (przełożenie rozjazdu nr 180 oraz wykolejnicę Wk 180 w położenie „przełożone”, zwrotnica rozjazdu nr 177 w położeniu zasadniczym).
 - 3) Jazda z toru nr 15 na tor nr 19 odbywa się na sygnał zezwalający na tarczy zaporowej Tz20. Manewrujący taborem może przejechać poza tarczę zaporową Tz20 wskazującą sygnał „stój” gdy pracownik obsługi posterunku Bł 8 da pozwolenie na minięcie sygnału Z1 „stój” na tarczy zaporowej, a ponadto nada sygnał Rm 1 „do mnie”.

- 4) Warunkiem rozpoczęcia tankowania pojazdu trakcyjnego na bocznicę jest zabezpieczenie toru nr 19 przez przełożenie zwrotnicy nr 180 oraz wykolejnicy Wk 180 w położenie zasadnicze i zamknięcie na zamki kluczowe.
- 5) W przypadku, gdy bocznicą nie jest obsługiwana, zwrotnica rozjazdu nr 180 oraz wykolejnica Wk 180 powinny znajdować się w położeniu zasadniczym zapewniającym jazdę z toru nr 15 na tor 17, a klucz Wk 180+ (180+) winien znajdować się na tablicy kluczy czynnych na posterunku Bł 8.

3. Wyjazd z bocznicą odbywa się następująco:

- 1) Po zakończeniu tankowania maszynista obsługujący pojazd trakcyjny, a po zakończeniu wyładunku paliwa z wagonów podstawionych na bocznicę przedstawiciel licencjonowanego przewoźnika, zgłasza potrzebę wyjazdu z toru nr 19 obsłudze nastawni Bł 8.
- 2) Nastawniczy lub na jego polecenie zwrotniczy przygotowuje drogę przebiegu, przekładając wykolejnicę Wk 180 oraz rozjazd nr 180 w położenie „przełożone”.
- 3) Jazda z toru nr 19 na tor nr 15 odbywa się na sygnał ręczny Rm 1 „do mnie” podany przez nastawniczego lub na jego polecenie zwrotniczego.
- 4) Szczegółowe zasady prowadzenia jazd manewrowych związanych z obsługą bocznicą w okręgu Bł 8 określają postanowienia Regulaminu technicznego posterunku ruchu Białystok.

ROZDZIAŁ IV

Warunki techniczne obsługi bocznicą kolejową

§ 32 Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

Podstawianie i zabieranie na/z bocznicą dokonuje się na podstawie umów zawartych z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi.

§ 33 Liczba obsług i czas ich wykonywania.

Obsługa bocznicą odbywa się doraźnie po uzgodnieniu z przewoźnikiem.

§ 34 Masa hamująca składów manewrowych.

Jeżeli skład manewrowy liczy więcej niż 15 wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym. W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, należy wykonać uproszczoną próbę hamulców.

§ 35 Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Tor bocznicą pobudowany jest z szyn typu średniego S 49 o dopuszczalnym nacisku osi na szynę 216 kN (22 ton/oś).

§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Na tory boczniczy zabroniony jest wjazd lokomotyw których nacisk na oś przekracza 216 kN (22 ton/oś).

§ 37 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowego po torach boczniczy kolejowej.

Ruch lokomotyw przewoźnika odbywa się wyłącznie po torze bocznicowym w celu podstawienia/zabrania wagonów oraz zatankowania pojazdów trakcyjnych.

§ 38 Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza kolejowa jest połączona.

Użytkownik boczniczy nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych.

ROZDZIAŁ V

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

§ 39 Podział boczniczy kolejowej na rejonny manewrowe.

Bocznicza stanowi jeden rejon manewrowy.

§ 40 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej.

Na torze boczniczy obowiązują następujące prędkości maksymalne:

10 km/h – w normalnych warunkach eksploatacyjnych,

5 km/h – podczas spychania składu manewrowego na tor bocznicowy,

3 km/h – przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu do stojących wagonów oraz podczas przejeżdżania obok miejsc, gdzie pracują ludzie.

W czasie ograniczonej widoczności spowodowanej niesprzyjającymi warunkami (mgła, zamieć, ulewa, dym itp.) prędkość jazdy należy ograniczyć do prędkości bezpiecznej, a w skrajnych przypadkach, przerwać pracę manewrową.

§ 41 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Podstawianie wagonów można wykonywać wyłącznie metodą odstawczą.

Praca manewrowa systemem odrzutu jest zabroniona.

§ 42 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.

Wagony podstawiane na bocznicę są spychane, zabierane z boczniczy są ciągnięte. Podczas obsługi boczniczy lokomotywa manewrowa powinna znajdować się: podczas spychania – na końcu składu manewrowego, podczas wyciągania składu manewrowego – na jego czole.

§ 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 spośród taboru.

§ 44 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

Lokomotywa winna być wyposażona w wymagane oświetlenie zewnętrzne, sygnalizator dźwiękowy. Obsadę czynnej lokomotywy przewoźnika i jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznice.

§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

Drużyna manewrowa winna być wyposażona w przybory sygnałowe, ubrana w odzież roboczą spełniającą wymogi bezpiecznej pracy podczas prowadzenia manewrów, kask, rękawice ochronne, kamizelka ochronna. Obsadę drużyny manewrowej przewoźnika i jej wyposażenie ustala przewoźnik obsługujący bocznice.

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

Na terenie bocznic nie występują przejazdy i przejścia w poziomie szyn użytku publicznego.

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

W jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych można przetaczać 15 wagonów.

§ 48 Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

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

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

- 1) Na terenie bocznic drogi przebiegu dla manewrów polegających na podstawianiu wagonów na punkty ładunkowe oraz z punktów ładunkowych przygotowuje nastawniczy lub na jego polecenie zwrotniczy nastawni wykonawczej B18 stacji Białystok.
- 2) Po zaplanowaniu prac nastawniczy lub na jego polecenie zwrotniczy przygotowuje odpowiednio drogę przebiegu, przekładając wykolejnicę i zwrotnice rozjazdów następnie daje sygnał dla przewoźnika, który ma obowiązek stosowania zasady sprawdzania, czy nie ma żadnych przeszkód do jazdy.

§ 50 Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

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

§ 51 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

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

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 bocznicach kolejowej

§ 52 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

1. Obsługa bocznic odbywa się całodobowo.
2. Stałego planu pracy manewrowej bocznic nie posiada.
3. Praca manewrowa na bocznicach (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 przygotowuje nastawniczego lub na jego polecenie zwrotniczego nastawni wykonawczej B18. Tabor przed zbiegnięciem zabezpiecza pracownik przewoźnika w zakresie określonym w § 51 niniejszego regulaminu.

§ 54 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.

Przed podstawieniem lub zabranieniem wagonów na lub z punktu ładunkowego drużyna manewrowa przewoźnika powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowych o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.

- 1) Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:
 - a) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - b) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - c) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
 - d) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - e) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykołowanie taboru,
 - f) sprawdzić czy składowany przy torze ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - -1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w pkt następnym.
 - -800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (tłuczeń, kamienie, itp),
 - g) upewnić się, że wagony stojące na torze nr 19 są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
 - h) Sprawdzenie powinno być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

- 2) Przed przystąpieniem do rozładunku cystern odbiorca powinien sprawdzić stan plomb na zamknięciach oraz porównanie ich ilości z danymi zawartymi w dokumentach przewozowych.
- 3) Schematyczna kolejność czynności przy rozładunku:
 - a) wprowadzić cysternę na wprost stanowiska rozładunkowego,
 - b) zahamować wagon przy pomocy hamulca ręcznego lub podłożyć pod skrajne koła klinów gumowych lub drewnianych,
 - c) podłączyć uziemienie stanowiska rozładunkowego z cysterną,
 - d) sprawdzić stan plomb,
 - e) odkręcić śruby i zdjąć zaślepki zaworów cysterny, podłączyć przewody elastyczne,
 - f) otworzyć powoli zawory cysterny, zawory linii technologicznej i włączyć sprężarkę,
 - g) po rozładunku wyłączyć sprężarkę, zamknąć zawory cysterny i zawory na linii technologicznej,
 - h) odłączyć przewody elastyczne od zaworów cysterny i założyć kołnierze zaślepiające na ich końcówki oraz zaślepić zawory cysterny,
 - i) jeżeli wymaga tego odbiorca wagonu, zaplombować zawory,
 - j) odłączyć przewód uziemiający cysternę, odhamować hamulec ręczny lub wyjąć kliny gumowe lub drewniane,
 - k) zabrać wagon cysternę z punkt zdawczo-odbiorczego.
- 4) Pracownik wykonujący czynności ładunkowe powinien być przeszkolony z tych zagadnień i posiadać uprawnienia do wykonywania tych czynności.
- 5) Schematyczna kolejność czynności przy załadunku:
 - a) wprowadzić cysternę na wprost stanowiska załadunkowego,
 - b) zahamować wagon przy pomocy hamulca ręcznego, lub podłożyć pod skrajne koła klinów gumowych lub drewnianych,
 - c) podłączyć uziemienie stanowiska rozładunkowego z cysterną,
 - d) sprawdzić stan plomby na zaworze bezpieczeństwa,
 - e) odkręcić śruby i zdjąć zaślepki zaworów cysterny, podłączyć przewody elastyczne,
 - f) otworzyć powoli zawory cysterny, zawory linii technologicznej i włączyć sprężarkę,
 - g) po załadunku wyłączyć sprężarkę, zamknąć zawory cysterny i zawory na linii technologicznej,
 - h) odłączyć przewody elastyczne od zaworów cysterny i założyć kołnierze zaślepiające na ich końcówki oraz zaślepić zawory cysterny,
 - i) zaplombować zawory,
 - j) odłączyć przewód uziemiający cysternę, wyjąć kliny drewniane, odhamować hamulec ręczny,
 - k) odstawić wagon cysternę na punkt zdawczo-odbiorczy.

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 19 kierownik stacji paliw powiadamia dyżurnego ruchu stacji Białystok za odpisem w Księżce eksploatacji i utrzymania stacji paliw. Otwarcie toru jest możliwe po wyjeździe wagonów po wyładunku.

§ 55 Ważenie wagonów.

REGUŁA M I N P R A C Y B O C Z N I C Y K O L E J O W E J Stacja Paliw Białystok PKP ENERGETYKA S.A. Oddział w Warszawie –Paliwa ul. Chłopickiego 50 04-275 Warszawa

Na bocznicę brak jest wagi kolejowej.

§ 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:
 - a) smar zimowy do smarowania rozjazdów,
 - b) łopaty, miotły, skrobaczki i szczotki do czyszczenia rozjazdów,
 - c) piasek do posypywania dróg dojazdu i międzytorzy,
 - d) 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.

- 1) Użytkownik bocznic wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.
- 2) Wszyscy pracownicy zatrudnieni na bocznicę a związani z pracą transportu kolejowego i obsługą urządzeń rozładunkowych powinni być zaznajomieni z obsługą sprzętu służącego do usuwania skutków zimy.
- 3) Kierującym akcją zimową w zakresie utrzymania przejezdności torów bocznic jest wyznaczony pracownik bocznic.
- 4) Przed przystąpieniem do pracy manewrowej pracownicy zatrudnieni przy manewrach oprócz wykonywania normalnych czynności powinni sprawdzić czy:
 - a) 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,
 - b) zwrotnice działają prawidłowo,
 - c) manewry nie będą zagrażać pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu przeszkód zimowych,
 - d) 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.

- 1) Wstęp na teren bocznic jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.
- 2) Pracownik bocznic powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie bocznic i wykonywania swych obowiązków.
- 3) Każdy pracownik zatrudniony na bocznicę 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 bocznic:
 - a) chodzenia po torach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
 - b) przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
 - c) chodzenia pomiędzy taborem i rampą, magazynem, zasiekami itp.,
 - d) przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
 - e) zbliżania się w skrajnie będących w ruchu wagonów,

- f) przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10 metrów,
- g) przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 metrów,
- h) wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
- i) jazdy na taborze podczas manewrów na torach bocznicy,
- j) chodzenia po materiałach złożonych na międzytorzach lub pozostawionych po dokonywanych robotach,
- k) jazdy wszelkimi pojazdami (rower, motocykl, wózek akumulatorowy) po międzytorzach i ścieżkach przy torze,
- l) chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
- m) 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 prostopadle 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 i zasieków,
- 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,
- zażądać zamknięcia drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych,
- 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 przewoźnika kolejowego wagonów ładownych (przesyłek wagonowych) i próżnych przeznaczonych dla bocznicy odbywa się na torze zdawczo- odbiorczym nr 19.

- 2) Ze strony przewoźnika kolejowego wagony przekazuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznic, a ze strony bocznic wagony przyjmuje upoważniony pracownik bocznic.
- 3) Wagony przekazywane są przez przewoźnika kolejowego na podstawie listów przewozowych
- 4) Obowiązkiem przedstawiciela bocznic odbierającego, przyjmującego wagony - przesyłki jest sprawdzenie stanu przesyłki i wagonów.

W szczególności należy zwrócić uwagę na:

- a) uszkodzenia lub braki w przesyłkach,
 - b) stan plomb na wagonach i przesyłkach,
 - c) czy wagony są prawidłowo załadowane,
 - d) czy wagony próżne są należycie oczyszczone,
 - e) czy nieaktualne napisy i nalepki zostały przez przewoźnika usunięte,
 - f) zgodność numerów wagonów z wykazem zdawczym,
 - g) stan techniczny podstawionych wagonów i ich wyposażenie (luźne części wagonowe), stan nadwozi przyjmowanych wagonów zarówno ładownych jak i próżnych w celu stwierdzenia ewentualnych uszkodzeń i usterek.
- 5) Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości, braki, uszkodzenia nadwozi wagonów należy odnotować w liście przewozowym w rubryce 7
 - 6) Przy przekazywaniu przesyłek celnych w liście przewozowym winna być umieszczona adnotacja o następującej treści: „Przesyłka do oclenia - rozładunek tylko w obecności funkcjonariusza celnego”,
 - 7) W razie stwierdzenia częściowego braku lub uszkodzenia przesyłki przedstawiciel bocznic żąda komisijnego ustalenia stanu przesyłki z przedstawicielem przewoźnika oraz sporządzenia odpowiedniego protokołu z ustalenia stanu przesyłki, którego kopię otrzymuje przedstawiciel bocznic.
 - 8) Wszystkie wagony ładowne, 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.
 - 9) Obowiązek odnotowywania w usterek stanu technicznego wagonów jest związany z odpowiedzialnością posiadacza bocznic, z której wynika, że wszelkie usterki, z którymi wagony próżne i ładowne przybyły na bocznicę, a które nie zostały odpisane w wykazie obciążają użytkownika bocznic.
 - 10) W przypadku nie stawienia się upoważnionego pracownika bocznic na punkcie zdawczo - odbiorczym w czasie wyznaczonym na obsługę celem przyjęcia podstawionych przez przewoźnika kolejowego wagonów - przesyłek, przedstawiciel przewoźnika kolejowego odnotowuje w wykazie zdawczym nieobecność przedstawiciela bocznic i pozostawia wagony na torze zdawczym. W takim przypadku przy jakichkolwiek nieprawidłowościach przy podstawionych wagonach użytkownik bocznic nie może wnosić roszczeń w stosunku do przewoźnika kolejowego.
 - 11) Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla bocznic oraz po podpisaniu listu przewozowego przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego i przedstawiciela bocznic, za stan wagonów - przesyłek odpowiada użytkownik lub współużytkownik bocznic.

§ 59 Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt

REGULA M I N P R A C Y B O C Z N I C Y K O L E J O W E J Stacja Paliw Białystok PKP ENERGETYKA S.A. Oddział w Warszawie –Paliwa ul. Chłopickiego 50 04-275 Warszawa

zdawczo-odbiorczy.

- 1) Przekazywanie wagonów gotowych do zabrania przez przewoźnika próżnych odbywa się na torze nr 19 zdawczo – odbiorczym.
- 2) Ze strony posiadacza bocznicy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony przewoźnika wagony przyjmuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznicy.
Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie listu przewozowego
- 3) List przewozowy wyznaczony pracownik bocznicy doręcza wraz z dokumentami przewozowymi do przewoźnika a następnie po dokonaniu odpowiednich adnotacji przez pracownika przewoźnika listy przewozowe przekazuje drużynie manewrowej przewoźnika.
- 4) Pracownik ten potwierdza odbiór listu przewozowego wpisując na wszystkich egzemplarzach „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania” datę i godzinę doręczenia.
- 5) Przyjmujący wagony ze strony przewoźnika (ustawiacz) obowiązany jest dopilnować aby wagony przekazywane przewoźnikowi były przygotowane w następujący sposób:
 - a) wagony próżne należycie oczyszczone,
 - b) wagony ładowne prawidłowo załadowane,
 - c) nieaktualne napisy i nalepki usunięte przez pracowników bocznicy,
 - d) części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
 - e) numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadanym „Zawiadomieniem o wagonach gotowych do zabrania”.
- 6) Wszelkie usterki i nieprawidłowości powinny być odnotowane w liście przewozowym podpisane przez obie strony, tj. zdającego i przyjmującego. Jeden egzemplarz pozostaje dla bocznicy, dwa zabiera pracownik przewoźnika.

ROZDZIAŁ VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

§ 60 Przewóz towarów niebezpiecznych.

Bocznicą bierze udział w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Na terenie bocznic przyjmowane są wagony z olejem napędowym – kod zagrożenia 30 UN 1202.



Podczas stosowania i przechowywania produktu przestrzegać ogólnie obowiązujące przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy.

Postępowanie:

Zapobieganie zatruciom: unikać kontaktu z cieczą; unikać wdychania par/mgły; zapobiegać tworzeniu szkodliwych stężeń par w powietrzu; pracować w dobrze wentylowanych pomieszczeniach. Podczas stosowania przestrzegać zasad higieny osobistej i stosować odzież ochronną zgodnie z informacjami zamieszczonymi w p. 8.

Zapobieganie pożarom i wybuchom: zapobiegać tworzeniu palnych/wybuchowych stężeń par w powietrzu; wyeliminować źródła zapłonu - nie używać otwartego ognia, nie palić, nie używać narzędzi iskrzących i odzieży z tkanin podatnych na elektryzację; chronić zbiorniki przed

Działanie: drażniące, depresyjne na ośrodkowy układ nerwowy.

Drogi wnikania do organizmu: drogi oddechowe, skóra, przewód pokarmowy.

Skutki narażenia ostrego.

Narażenie na działanie par powoduje podrażnienie błon śluzowych oczu i dróg oddechowych, zaczerwienienie spojówek, zaczerwienienie i rozpułchnienie błon śluzowych jamy ustnej, kaszel, bóle i zawroty głowy, niekiedy stany upojenia, ospałość, śpiączka toksyczna, zaburzenia pamięci, niewyraźne widzenie, nerwowość

i rozdrażnienie, duszności, toksyczne odoskrzelowe zapalenie płuc, nudności, wymioty; w zatruciu przy wysokich stężeniach par oleju może nastąpić nagła utrata świadomości, drgawki. W zatruciu doustnym występują nudności, obfite wymioty, przejściowe objawy uszkodzenia wątroby, ryzyko zachyłstowego zapalenia płuc, krwawe wylewy w płucach, wysięki opłucnowe.

Pary i ciecz powodują podrażnienie skóry przy powtarzającym się lub długotrwałym kontakcie.

Skutki narażenia przewlekłego.

Zaburzenia ze strony ośrodkowego układu nerwowego w obrębie nerwów obwodowych, utrzymujące się po przerwaniu narażenia; przewlekłe zapalenia spojówek; zaburzenia węchu.

Magazynowanie.

Magazynować wyłącznie w certyfikowanych, właściwie oznakowanych, zamkniętych opakowaniach, w magazynie cieczy palnych wyposażonym w instalację wentylacyjną i elektryczną w wykonaniu przeciwwybuchowym. Opakowania chronić przed nagraniem. Na terenie magazynu przestrzegać zakazu palenia, używania otwartego ognia i narzędzi iskrzących.

Olej napędowy można składować w zbiornikach magazynowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

UWAGA: Opróżnione opakowania mogą zawierać palne pary stwarzające zagrożenie wybuchem.

Środki ostrożności dotyczące środowiska.

Nie dopuścić do przedostania się produktu do studzienek ściekowych, wód lub gleby.

W przypadku skażenia wód powiadomić odpowiednie władze.

Metody oczyszczania/usuwania.

Uszkodzone opakowanie umieścić w opakowaniu awaryjnym. Ograniczyć rozprzestrzenianie się rozlewiska przez obwałowanie terenu; zebrane duże ilości cieczy odpompować. Małe ilości rozlanej cieczy przysypać niepalnym materiałem chłonnym (ziemia, piasek wermikulit), zebrać do zamykanego pojemnika na odpady. Unieszkodliwiać zgodnie z obowiązującymi przepisami.

ROZDZIAŁ IX

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

§ 61 Nadzór nad stanem technicznym.

- 1) Utrzymanie bocznic pod względem przydatności do eksploatacji należy do obowiązków pracowników użytkownika bocznic.
- 2) Do prac związanych z utrzymaniem bocznic wchodzi:
 - a) konserwacja,
 - b) przeglądy bieżące,
 - c) remonty średnie,
 - d) remonty kapitalne nawierzchni i podtorza.
- 3) Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:
 - a) usuwanie śniegu i lodu,
- 4) Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń należy:
 - a) wymiana pojedynczych złącz,

- b) usuwanie wybojów,
- c) podnoszenie osiadłego toru,
- d) nasuwanie boczne toru,
- e) poprawianie uchyleń szyn,
- f) nasuwanie szyn odpełzłych,
- g) miarkowanie luzów,
- h) odwodnienie toru,
- i) odchwaszczenie,
- j) oprofilowanie podsypki,
- k) wymiana podkładów,

Ponadto do prac bieżącego utrzymania należy również konserwacja i naprawa sygnałów na kozłach oporowych oraz wskaźników na zwrotnicach.

Remonty średnie, jako kompleksowe powinny być wykonywane w takim zakresie, aby w ciągu 2-6 lat zależnie od typu: nawierzchni stalowej, rodzaju 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 boczniczy dokona badania (przez upoważnione osoby) stanu technicznego torów boczniczy zgodnie z Art. 62 Prawa Budowlanego.

- 5) Podczas wykonywania robót na boczniczy 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, jeżeli roboty mają być wykonywane przy zamkniętym torze, odcinek toru lub tor objęty robotami powinien być osygnalizowany zgodnie z postanowieniami Instrukcja sygnalizacji i pracy manewrowej obowiązująca na bocznicach kolejowych tj. z obu stron miejsca robót powinna znajdować się tarcza zatrzymania "D1",
 - c) przed przystąpieniem do robót drogowych użytkownik boczniczy powiadamia PKP PLK S.A. Sekcję Eksploatacji w Białymstoku oraz zainteresowanych przewoźników 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 utrzymaniowe torów bocznicowych i nadzór nad ich stanem technicznym reguluje Instrukcja określająca zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na boczniczy.
- 8) Odpowiedzialność za stan techniczny boczniczy ponosi jej użytkownik.

ROZDZIAŁ X

Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicę (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicę)

§ 62 Wymagania kwalifikacyjne pracowników transportu kolejowego.

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

ROZDZIAŁ XI

Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicę (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicę ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych)

§ 63 Obowiązki pracowników transportu kolejowego.

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

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

Pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego:

- maszynista,
- ustawiacz,
- manewrowy.

Winni zapoznać się dowodnie z treścią niniejszego regulaminu.

ROZDZIAŁ XII

Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym

§ 64 Postępowanie w razie wypadku.

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

Lp.	Abonent	Nr telefonu
1.	Straż Pożarna	998
2.	Pogotowie ratunkowe	999
3.	Policja	997
4.	Dyrektor PKP Energetyka Oddział Paliwa	22 4731448
5.	Z-ca Dyrektora PKP Energetyka Oddział Paliwa	22 4731448
6	Osoba odpowiedzialna za p.poż i ochronę	697-042-711 697-042-721

ROZDZIAŁ XIII

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

§ 65 Wykaz adresów i numerów telefonów do zarządcy PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Wykaz telefonów i adresów do jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury:

Dyspozytura PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych Białystok ul. M. Kopernika 58 - 600084254
Naczelnik Sekcji Eksploatacji PKP PLK S.A. w Białymstoku ul. Wiatrakowa 36 - 856733413
Dyżurny ruchu st. Białystok 85 673 33 18, 85 673 13 18

ROZDZIAŁ XIV

REGULA MINPRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ Stacja Paliw Białystok PKP ENERGETYKA S.A. Oddział w Warszawie –Paliwa ul. Chłopickiego 50 04-275 Warszawa

Postanowienia końcowe

§ 66 Rozdzielnik regulaminu.

1. Niniejszy regulamin opracowano w 4 jednobrzmiących egzemplarzach, które przydzielono następującym jednostkom organizacyjnym:
 - 1) PKP Energetyka S. A. Oddział w Warszawie – Paliwa 1 egz.....
 - 2) PKP Energetyka S. A. Oddział w Warszawie – Stacja Paliw w Białymstoku 1 egz.....
 - 3) PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku 1 egz.....
 - 4) PKP PLK S. A. Sekcja Eksploatacji w Białymstoku 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

§ 67 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 przestać za pokwitowaniem do wszystkich posiadaczy Regulaminu ujętych w § 66.
4. Za naniesienie zmian w poszczególnych egzemplarzach Regulaminu odpowiedzialni są ich posiadacze zgodnie z § 66.
5. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian (§ 69 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

§ 68 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

Pracownicy: użytkownika boczniczy, przewoźnika kolejowego muszą być przeszkoleni ze znajomości postanowień niniejszego regulaminu.

R E G U L A M I N P R A C Y B O C Z N I C Z Y K O L E J O W E J Stacja Paliw Białystok PKP ENERGETYKA S.A. Oddział w Warszawie –Paliwa ul. Chłopickiego 50 04-275 Warszawa

§ 69 Wykaz zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu.

Lp.	Zmianę lub uzupełnienie wniesiono na stronie	Podstawa dokonania zmiany lub uzupełnienia, data dokonania	Podpis dokonującego zmianę	Uwagi
1	5	Aktualizacja podstawy prawnej 30.03.2018		
2	7	Zmiana celu uwalnienia 30.03.2018		
3	7	- -		
4	7	- -		
5	8	- -		
6	8	- -		
7	10	- -		
8	10	- -		
9	15	- -		
10	15	- -		
11	16/17	- -		
12	25	- -		
13	25	- -		
14	7	EP-EPTAB-514-3/12/116		
15	8	- -		
16	10	- -		
17	11	- -		
18	12	- -		
19	13	- -		
20	15	- -		
21	25	- -		
22	26	- -		
23	27	- -		
24	28	- -		
25	5, 7, 8, 11, 12, 16, 19, 20, 21, 25, 28	EP-EPTAB-514-3/106/116		

§ 70 Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu.

L.p.	Imię i nazwisko	stanowisko	Data przyjęcia do wiadomości	podpis

**Plan schematyczny bocznicy oraz urządzeń srk na bocznicy
PKP Energetyka S.A.
Oddział Paliwa w Warszawie
Stacja Paliw w Białymstoku**

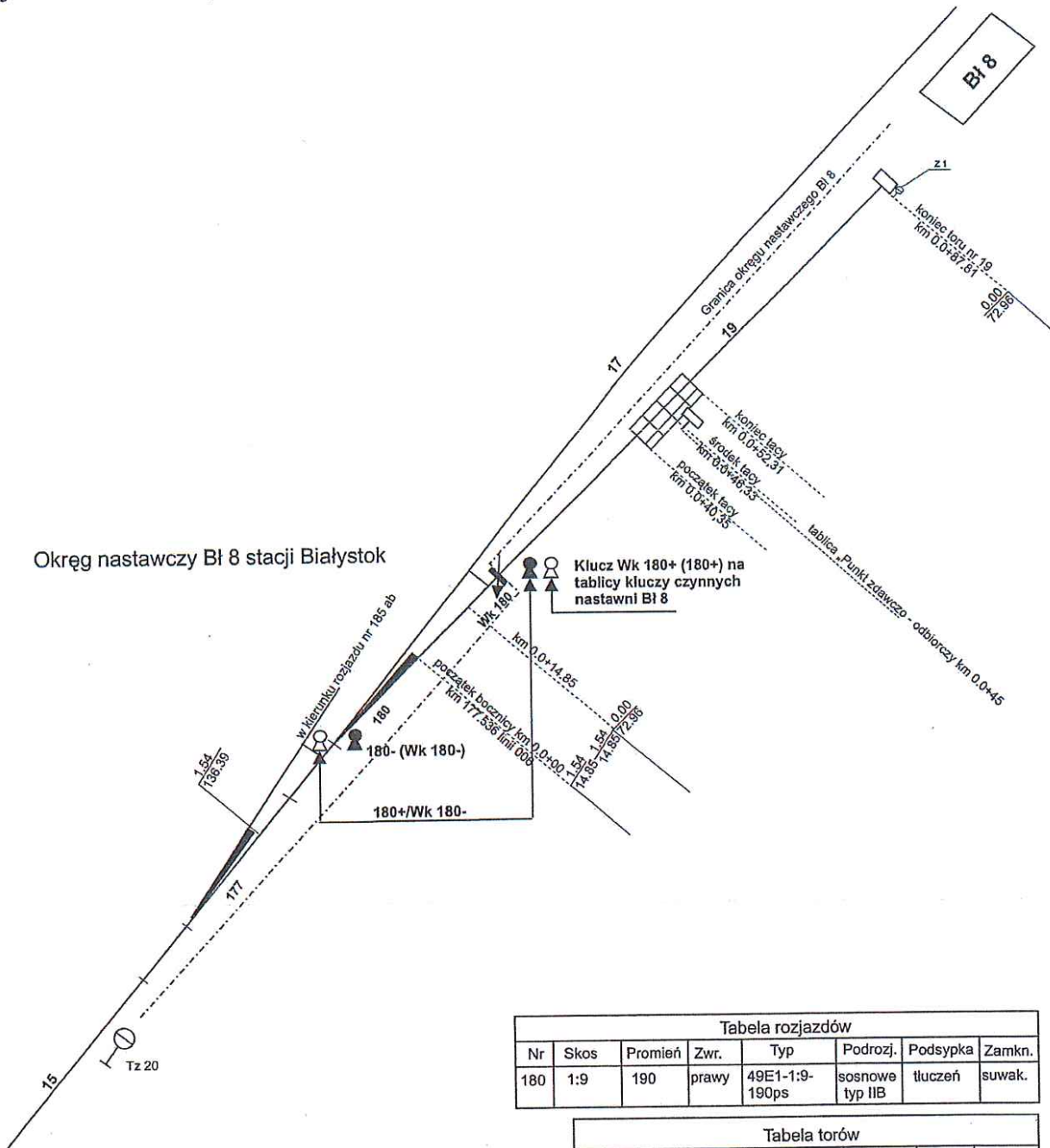


Tabela rozjazdów							
Nr	Skos	Promień	Zwr.	Typ	Podrozj.	Podsypka	Zamkn.
180	1:9	190	prawy	49E1-1:9-190ps	sosnowe typ IIB	tluczeń	suwak.

Tabela torów						
Nr	Szyny	Podsypka	Podkłady	Di. ogólna	Di. bud.	Di. użyt.
19	49E1(S49)	tluczeń	struno - bet. INBK	114.95	87.81	65

Ulagadnia w zakresie styku z infrastrukturą

PKP Energetyka S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
15-397 Białystok, ul. "Gopnicka" 53

NACZELNIK
Działu Nawierzchni, Obiektów
Inżynierskich, Budynków i Budowli
21.01.2013r.
mgr inż. Irena Kubiś

GŁÓWNY INŻYNIER
ds. Aut
mgr inż. Dariusz Kom.
22.01.2013