

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ Stacja Paliw

PKP ENERGETYKA S.A.
Oddział w Warszawie - Paliwa

Tor 24 w stacji Suwałki

Uzgodnił:

DYREKTOR
mgr inż. Teresa Żochowska
Zastępca d/s Eksploatacji

07.12.2012

Zatwierdził:

Zastępca Dyrektora
ds. Technicznych

Bogusław Solarczyk

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

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	Sygnały, 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 obsługi 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 bocznicy 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	15
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
	Załącznik nr 1 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 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 niniejszego regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy oraz czynności związanych z wykonywaniem manewrów i prac na i wyładunkowych na bocznicach jak też zapewnienie utrzymania w należyłym 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 kolejowych.

Bocznica jest dzierżawiona od PKP S.A. na podstawie umowy dzierżawy nr D39-KN-4Z/01 z dnia 28.09.2001r. **§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu.**

Postanowienia regulaminu obowiązują:

- pracowników „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie – Paliwa, w zakresie czynności związanych z transportem kolejowym tj. nadzoru nad pracą manewrową, 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 kołowej sąsiadujących z punktem tankowania lokomotyw.

§ 4 Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznic kolejowych.

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

§ 5 Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników bocznic kolejowych.

Użytkownikiem toru bocznic kolejowych jest „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie – Paliwa jest jedynym użytkownikiem bocznic kolejowych Stacji Paliw Warszawa Praga

§ 6 Przeznaczenie bocznic kolejowych.

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

Na torach Boczniczy kolejowej Stacji Paliw tor 24 w Suwałkach odbywa się tankowanie pojazdów kolejowych licencjonowanych przewoźników. Tankowanie niektórych pojazdów samochodowych odbywa się na terenie boczniczy, ale poza skrajnią torów kolejowych..

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

Na terenie boczniczy obowiązują następujące własne przepisy wewnętrzne:

- 1 ET-6 Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych z napędem,
- 2 ET-7 Instrukcja o utrzymaniu wagonów,
- 3 ET-8 Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych,
- 4 ET-9 Instrukcja o badaniach i pomiarach zestawów kołowych taboru kolejowego
- 5 ET-10 Instrukcja o użytkowaniu sieci i urządzeń radiotelefonicznych
- 6 ET-11 Instrukcja dla maszynisty prowadzącego pojazd kolejowy,
- 7 ET-12 Instrukcja dla rewidenta taboru,
- 8 ET-13 Instrukcja w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach
- 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 boczniczy obowiązują następujące instrukcje wewnętrzne PKP PLK S.A wykorzystane zgodnie z pismem Biura Zarządu PKP PLK S.A. Nr :IBZ8-0705-1/12 z dnia 13.06.2012r

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 boczniczy kolejowej.

§ 9 Położenie boczniczy kolejowej.

Bocznicza „ Stacja Paliw” „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa, odgałęzia się na stacji Suwałki od toru stacyjnego nr 4 rozjazdem nr 11 w km 98,443 w odniesieniu do linii Sokółka-Suwałki nr 40. Bocznicza nie posiada własnego kilometrażu. Punkt początkowy boczniczy stanowi koniec rozjazdu nr 11 w km 98,471 stacji Suwałki w odniesieniu do linii Sokółka-Suwałki nr 40

§10 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznicza położona jest w okręgu nastawczym nastawni dysponującej „Sw” stacji Suwałki. Obsadę posterunku stanowi jeden dyżurny ruchu i jeden nastawniczy.

§ 11 Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowany jest na torze nr 24 w km 98,508 odniesieniu do linii Sokółka - Suwałki nr 40. Punkt zdawczo-odbiorczy oznaczony tablicą o wymiarach 40x40 cm ustawioną przy torze nr 24 w odległości 10 m przed tarczą manewrowa Tm 3.

§ 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, na i wyładunkowy nr 24 od końca rozjazdu nr 11 w km 98,471 do kozła oporowego w km 98,587 położony jest w poziomie.

2. Dla określenia długości ogólnej toru boczniccy pomiędzy charakterystycznymi ich punktami przyjęto oznaczenia:

- PR – początek rozjazdu,
- KR – koniec rozjazdu
- U – ukres rozjazdu,
- KO – kozioł oporowy,

3. Długość ogólna toru zdawczo – odbiorczego, na i wyładunkowego nr 24 boczniccy wynosi 144 m.

4. Tor 24 boczniccy pobudowany jest z szyn typu S49 o dopuszczalnym nacisku na szynę 205 kN/oś.

5. Wykaz torów boczniccy.

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach 4-osiow
		od	do	mb	od	do	mb	
24	zdawczo-odbiorczy na i wyładunkowy	PR 11	Ko	144	Tm 3	Z-1	89	4

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

Na terenie boczniccy nie ma rozjazdów.

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

Na boczniccy w km 98,493 znajduje się wykolejnica Wk4 nastawiana mechanicznie przez dyżurnego ruchu lub nastawniczego z nastawni „Sw”. Położenie zasadnicze wykolejniccy – nałożona.

§ 15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Wykolejnica Wk4 jest uzależniona z rozjazdem nr 11.

§ 16 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Wykolejnica przyporządkowana jest do okręgu nastawczego nastawni dysponującej „Sw” stacji Suwałki.

§ 17 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Na boczniccy zlokalizowana jest tarcza zaporowa stała Z-1 wykonana z materiałów odblaskowych, wskazująca stale sygnał Z1 usytuowana w km 98,587 na

wysokości kozła oporowego na torze 24 oraz tarcza manewrowa Tm 3 w km 98,498 obsługiwana przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „Sw” stacji Suwałki.

§18 Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznic nie występują kolejowe obiekty inżynieryjne.

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

Na terenie bocznic nie występują przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych.

§ 20 Oświetlenie bocznic 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 bocznic, co umożliwia obsługę bocznic 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 .

§ 23 Wagi wagonowe.

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

§ 24 Bramy kolejowe.

Teren bocznic nie jest ogrodzony.

§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Zgodnie z postanowieniami instrukcji ET-18 Instrukcja utrzymania bocznic kolejowej oraz wg normy PN-69/K-02057 na terenie bocznic kolejowej „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa obowiązuje skrajnia budowli typu 1-SM na kolejach normalnotorowych. Na terenie bocznic nie ma zlokalizowanych skrajników.

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

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

§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice.

Na bocznic stosowane są sygnały podawane na tarczy manewrowej Tm 3 przez dyżurnego ruchu z nastawni dysponującej „Sw”, oraz sygnały ręczne zgodnie z instrukcją „le - 1”. Tablica z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” znajduje się przy torze 24 zdawczo-odbiorczym (jak w § 11).

§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne.

1. Użytkownik bocznic 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 bocznic nieposiada własnego i dzierżawionego taboru kolejowego na bocznicę Stacja Paliw tor 24.

§ 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 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 Suwałki na tor zdawczo-odbiorczy bocznicy „PKP ENERGETYKA S.A.” odbywa się następująco:
 - 1.1 przygotowanie drogi przebiegu z torów stacyjnych dla wjazdu na tor zdawczo-odbiorczy, na i wyładunkowy bocznic nr 24, odbywa się po zamówieniu drogi przebiegu przez kierującego manewrami ustawiaacza licencjonowanego przewoźnika ustnie lub przy pomocy radiotelefonu u dyżurnego ruchu stacji Suwałki,
 - 1.2 nastawniczy lub dyżurny ruchu nastawni dysponującej „Sw” stacji Suwałki przygotowuje drogę przebiegu z toru stacyjnego na którym znajduje się skład manewrowy, a następnie podaje sygnał ręczny „Do mnie” dla jazdy w kierunku toru szlakowego do stacji Papiernia, za tarczą manewrową Tm 1,
 - 1.3 po zatrzymaniu składu manewrowego za tarczą manewrową Tm 1 nastawniczy lub dyżurny ruch nastawni „Sw” przygotowuje drogę przebiegu na tor nr 24, po jej przygotowaniu dyżurny ruchu nastawni „Sw” stacji Suwałki wyświetla sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy Tm 1 i skład manewrowy jest spychany na tor zdawczo - odbiorczy bocznic nr 24, 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.

2. Wyjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych z toru zdawczo odbiorczego nr 24 na tory stacji Suwałki odbywa się następująco:

2.1 po przyjęciu wagonów od użytkownika bocznicy kierujący manewrami ustawia licencjonowanego przewoźnika, zamawia drogę przebiegu z toru zdawczo - odbiorczego nr 24 u dyżurnego ruchu Suwałki i podejżdza składem manewrowym pod tarczę manewrową Tm3.

2.2 nastawniczy dyżurny ruchu nastawni dysponującej Sw przygotowuje drogę przebiegu dla jazdy z toru nr 24 na tor w kierunku toru szlakowego do stacji Papiernia, po jej przygotowaniu dyżurny ruchu wyświetla sygnał „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm 3 dla jazdy manewrowej za tarczę Tm1.

2.3 po zatrzymaniu składu manewrowego za tarczą manewrową Tm1, po przygotowaniu drogi przebiegu dla jazdy manewrowej i wyświetleniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm1 kierujący manewrami daje sygnał maszyniście na uruchomienie składu w celu dalszej pracy manewrowej

2.4 wjazdy i wyjazdy pojazdów trakcyjnych jadących na bocznicę celem zatankowania odbywają się na zasadach przewidzianych dla jazdy manewrowej niepilotowanych pojazdów trakcyjnych. Prowadzący pojazd trakcyjny zgłasza radiotelefontycznie potrzebę jazdy na/z bocznicę dyżurnemu ruchu st. Suwałki. Jazda manewrowa na i z bocznicy odbywa się z uwzględnieniem odpowiednio zasad określonych w ust. 1 i 2 niniejszego paragrafu.

3. Manewry na torach bocznicy.

W przypadku potrzeby dokonania manewrów na terenie bocznicy:

3.1 gdy jazdy manewrowe mają odbyć się w granicach toru nr 24 w celu podstawienia wagonów cystern na stanowisko nalewczę kierujący manewrami, po uzgodnieniu z przedstawicielem użytkownika bocznicy 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 „Sw” stacji Suwałki.

ROZDZIAŁ IV

Warunki techniczne obsługi bocznicy 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 bocznicy.

Z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo-odbiorczego, który jest zarazem torem na i wyładunkowym nr 24 przeznaczonym dla wyładunku cystern kolejowych, jednorazowo na bocznicę można podstawić 4 wagony czteroosiowe.

Przy podstawianiu wagonów należy uwzględnić długość użyteczną toru określoną w § 12 punkt 5.

§ 33 Liczba obsługa i czas ich wykonywania.

Liczba obsługa i czas ich wykonania jest uzależniony od umów zawartych z przewoźnikami. Obsługa bocznic odbywa się całodobowo. Stałego planu pacy manewrowej bocznic nie posiada. Praca manewrowa na bocznic (poza naborem paliwa) odbywa się w porozumieniu z kierownikiem stacji paliw

§ 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 4 wagony czteroosiowe.

§ 35 Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Tor bocznic pobudowany jest z szyn typu S49 o dopuszczalnym nacisku osi na szynę 205 kN/oś.

§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Na tory bocznic zabroniony jest wjazd pojazdów kolejowych, których nacisk osi na szynę przekracza 205 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 „PKP ENERGETYKA S.A.” stanowią jeden rejon manewrowy.

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

Prędkość jazdy po torach boczniczy nie może przekraczać:

- po torach boczniczy 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 bocznicę powinny być spychane. Podstawianie wagonów można wykonywać wyłącznie metodą odstawczą. Praca manewrowa systemem odrzutu na torach boczniczy jest zabroniona.

§ 42 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.

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

§ 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 bocznicę.

§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

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

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

Na terenie boczniczy nie występują przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

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

Ze względu na maksymalne pochylenie torów do 5,0 ‰ w jednym składzie manewrowym 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 boczniczy 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.

Na terenie bocznicy nie ma rozjazdów, drogę przebiegu na wjazd i wyjazd z bocznicy przygotowuje nastawniczy lub dyżurny ruchu nastawni dysponującej „Sw” stacji Suwałki. 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 bocznicę 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 bocznic (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 układa dyżurny ruchu nastawni dysponującej „Sw” stacji Suwałki 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 bocznic.

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 wykołowanie 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) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w pryzmach (węgiel, tłuczeń, kamienie, piasek),
 - b) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte pod li. a;
 - c) sprawdzić czy są porożączone 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 24 kierownik stacji paliw powiadamia dyżurnego ruchu stacji Suwałki za odpisem w Książce eksploatacji i utrzymania stacji paliw. Otwarcie toru jest możliwe po wyjeździe wagonów po wyładunku

Na osi toru nr 24 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.

§ 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 „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.

1. Wstęp na teren bocznic jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.
2. Pracownik wykonujący czynności na bocznicach powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie bocznic i wykonywania swych obowiązków

3. Każdy pracownik zatrudniony na bocznicach 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:
 - 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 bocznic,
 - 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 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,
 - przebywać na stopniach bocznych lokomotywy.
 - b) przy przetaczaniu wagonów na torach bocznic 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 „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie - Paliwa, odbywa się na torze zdawczo - odbiorczym nr 24
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 Suwałki 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 wykazem 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 komisijnego 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 bocznic, z której wynika, że wszelkie usterek, z którymi wagony próżne i ładowne przybyły na bocznicę, a które nie zostały odpisane w liście przewozowym obciążają użytkownika bocznic.
9. W przypadku nie stawienia się upoważnionego pracownika użytkownika bocznic 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 bocznic i pozostawia Wagony na torze zdawczym. W takim przypadku przy jakichkolwiek nieprawidłowościach przy podstawionych wagonach

użytkownik boczniczy nie może wnosić roszczeń w stosunku do licencjonowanego przewoźnika.

10. Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla boczniczy oraz po podpisaniu listu przewozowego przez przedstawiciela licencjonowanego przewoźnika i boczniczy, za stan wagonów - cystern odpowiada użytkownik boczniczy.
11. Listy przewozowe na wagony przybyłe na bocznicę odbiera upoważniony pracownik użytkownika boczniczy.

§ 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 24.
2. Ze strony użytkownika boczniczy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony licencjonowanego przewoźnika wagony przyjmuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi boczniczy.
3. Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie listu przewozowego
4. List przewozowy wyznaczony pracownik użytkownika boczniczy doręcza wraz z dokumentami przewozowymi dla drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika podczas obsługi boczniczy.
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 należyłym stanie,
 - wagony ładowne prawidłowo załadowane,
 - nieaktualne napisy i nalepki usunięte na wagonach cysternach zostały zdjęte przez pracowników użytkownika boczniczy,
 - części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
7. numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadanym listem przewozowym
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 boczniczy, dwa zabiera pracownik licencjonowanego przewoźnika

ROZDZIAŁ VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych.

§ 60 Ogólna charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie boczniczy 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 „PKP ENERGETYKA S.A.” Oddział w Warszawie – Paliwa rozładowywane są towary niebezpieczne wg RID/Zał.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/Zał. 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) stanowić mogą 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 m³) i inne zbiorniki przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych dopuszczane są do eksploatacji przez transportowy dozór techniczny. Dopuszczenie powinno być potwierdzone odpowiednim zapisem na tabliczce znamionowej na której umieszcza się datę ostatniego badania i znak inspektora transportowego dozoru technicznego.
3. Opakowania towarów niebezpiecznych powinny odpowiadać postanowieniom szczegółowym poszczególnych klas RID - dotyczy to również cystern.
4. Przed podstawieniem na punkt ładunkowy wagonu pod załadunek towarów niebezpiecznych należy sprawdzić, czy dany wagon jest właściwego rodzaju, należyście oczyszczony (w razie potrzeby wymyty i odkażony), a wewnątrz nie zawiera elementów metalowych nie będących wyposażeniem wagonu.
5. W szczególności w odniesieniu do wagonów, które będą ładowane towarem niebezpiecznym i następnie będą przekazane przewoźnikowi do przewozu należy sprawdzić:
 - 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 „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/Zał. 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 rozszechnienia 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 „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 24,
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 zabezpieczyć poprzez zamknięcie wykolejnicy Wk4 w pozycji „nałożona”.
5. W czasie kiedy odbywają się czynności rozładunkowe z towarem niebezpiecznym zabronione jest:
 - wjeżdżanie taborem kolejowym na tory, na których znajdują się wagony pod czynnościami ładunkowymi;
 - wykonywanie jazd taborem kolejowym oraz wykonywanie czynności ładunkowych sprzętem zmechanizowanym w strefie zagrożenia wybuchem.
 - wjazd lokomotyw licencjonowanych przewoźników kolejowych w celu ich zatankowania.

§ 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 „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 boczniczy, kilometraż toru, nr toru, umiejscowienie wagonu w składzie manewrowym lub punkcie przeładunkowym);

- objawy i rozmiary zdarzenia z towarem niebezpiecznym (wyciek, ułatnianie 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 bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.

1. Diagnostyka, konserwacja rozjazdów, obchód torów na pod względem przydatności do eksploatacji należy do właściciela bocznic „PKP ENERGETYKA SA.” Oddział w Warszawie – Paliwa.
2. Do prac związanych z całościowym utrzymaniem bocznic należącym do użytkownika bocznic 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 złączy,
 - 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 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.

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,
 - 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 boczniczy powiadamia PKP PLK - Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku i licencjonowanego przewoźnika, który obsługuje bocznicę 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 bocznicowych i nadzór nad ich stanem technicznym reguluje instrukcja ET-18 Instrukcja utrzymania boczniczy 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 boczniczy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy).

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

ROZDZIAŁ XI

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

Pracownicy właściciela boczniczy związani z pracą transportu kolejowego na boczniczy wykonujący czynności rozładunkowe przy wagonach winni znać treść postanowień

niniejszego regulaminu, oraz zastosować się do postanowień związanych z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa podczas prowadzenia pracy manewrowej.

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

Pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego:

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

winni zapoznać się dowodnie z treścią niniejszego regulaminu, oraz posiadać odnotowaną autoryzację dotyczącą bocznicy tor nr 24 na stacji Suwałki „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 stanowiąca załącznik do uchwały Nr 684 Zarządu PKP Energetyka S. A.
- 2) Bocznica wyposażona jest w instrukcję ET-13, która znajduje się u kierownika stacji paliw.
- 3) Spis telefonów alarmowych w razie wypadku z ludźmi lub taborem kolejowym ujęty jest w poniższej tabeli:

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

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 Białymstoku..... ..0-600084254

Naczelnik PLK S.A. Sekcji Eksploatacji w Suwałkach87-4441340

Dyżurny ruchu nastawni dysponującej stacji Suwałki87-5650229

ROZDZIAŁ XIV

Postanowienia końcowe.

§ 69 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 Suwałkach:
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.

§ 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 lub po przesłaniu egzemplarzy do PKP Energetyka S. A. Oddział w Warszawie – Paliwa, pracownicy Oddziału Paliwa odpowiedzialni za aktualizację Regulaminów Pracy Boczniczy.

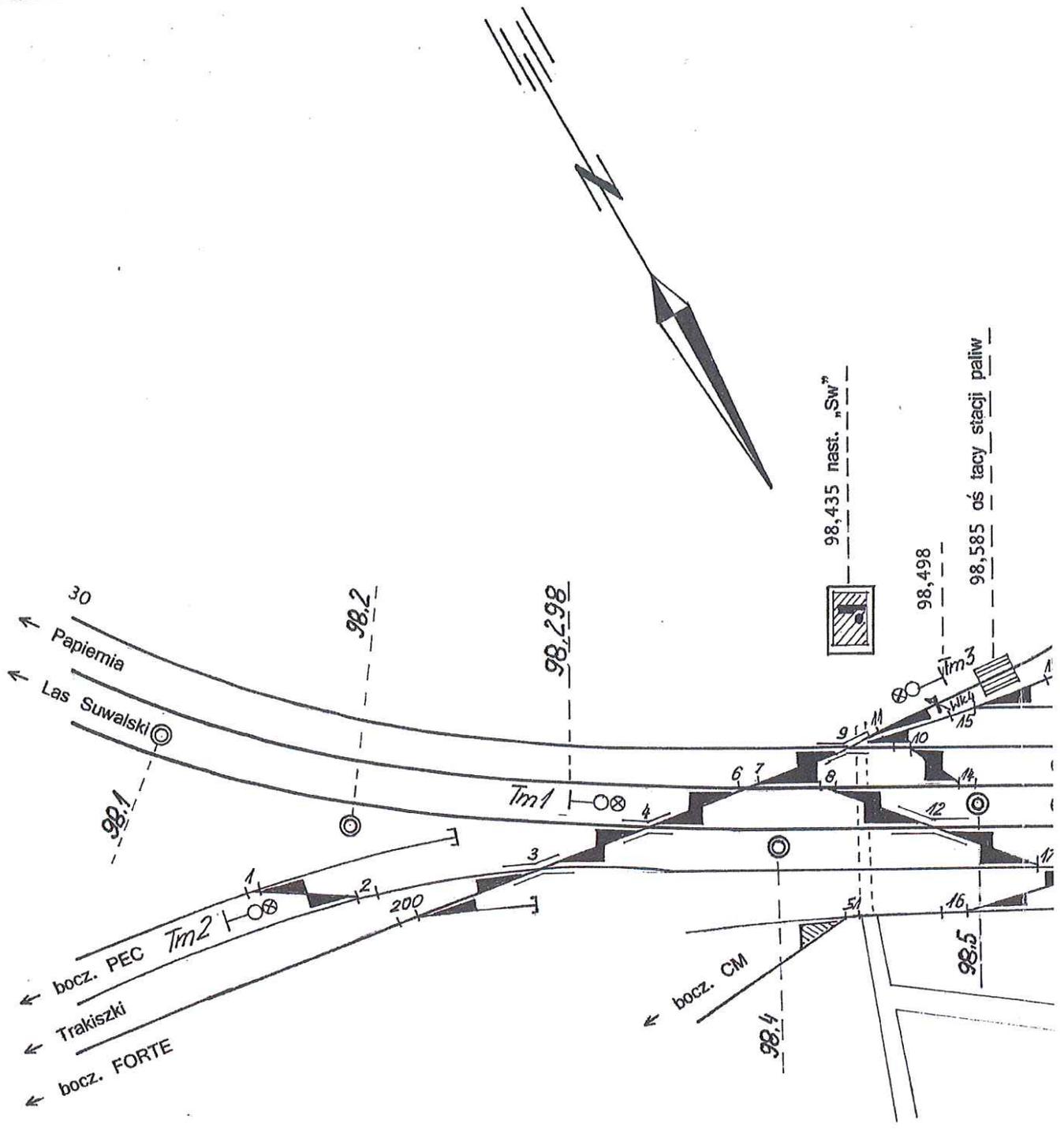
5. Fakt dokonania określonej zmiany powinien być odnotowany w skorowidzu zmian (§ 72 regulaminu) i do wiadomości pracownikom bezpośrednio zatrudnionym bądź związanym z pracą bocznicą oraz pracownikom nadzoru, mającym związek z eksploatacją i utrzymaniem bocznic.
6. Za aktualizację wszystkich egzemplarzy niniejszego regulaminu odpowiedzialny jest PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Paliwa.

§ 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.

**Plan Schematyczny
Boczniczy Kolejowej
PKP ENERGETYKA S.A.
Oddział w Warszawie - Paliwa
Stacja Paliw
w Suwałkach tor nr 24**



ZESTAWIENIE DŁUGOŚCI TORU

Nr toru	DŁUGOŚĆ OGÓLNA			DŁUGOŚĆ BUDOWLANA		
	od	do	mb	od	do	mb
24	PR 11	Ko	144	KR 11	Ko	116

DANE TECHNICZNE BOCZNICY

stacja obsługująca – Suwałki

długość ogólna torów – 144 m

długość budowlana torów – 116 m

długość użyteczna torów – 89 m

numer geodezyjny działki

działka 10484/42 – obręb Śródmieście m. Suwałki

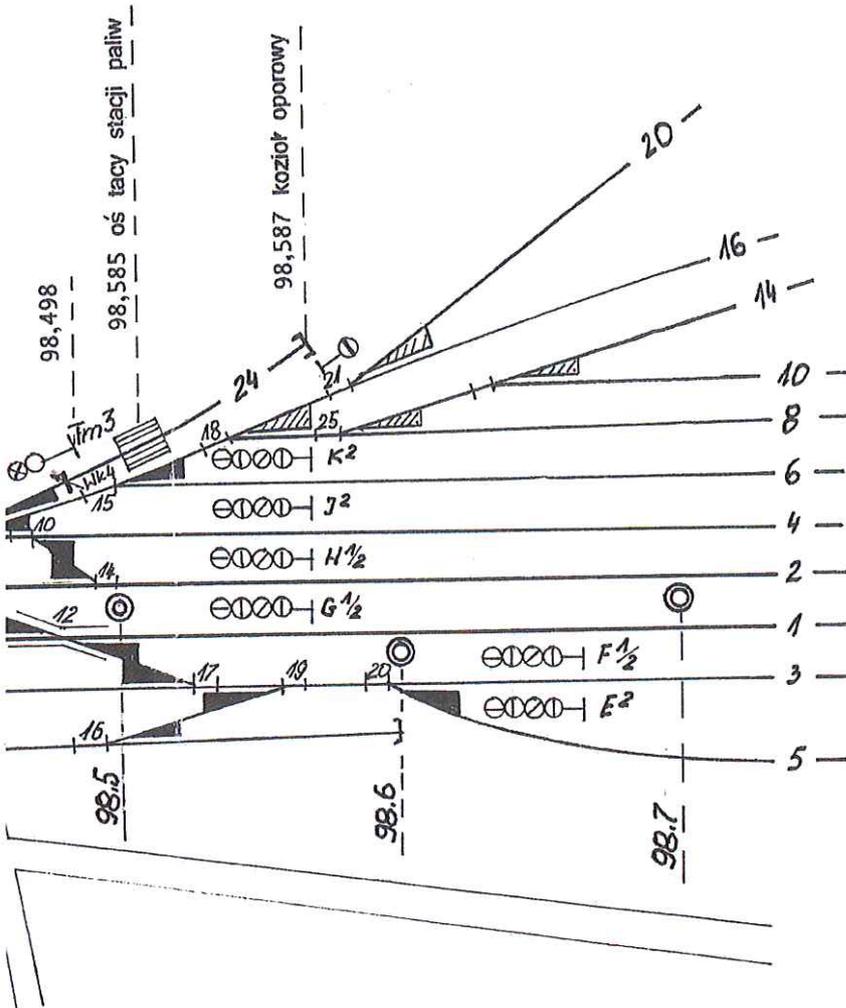
Oznaczenia:

PR – początek rozjazdu

KR – koniec rozjazdu

Ko – kozioł oporowy

Z1 – tarcza zaporowa



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
15-897 Białystok, ul. "Opornika" 58

*Waga techniczna na styku
i infrastruktury PKP PLK SA.*

26.11.2012
MAGDALENA
Działu Nawierzchni, Obiektów
Inżynieriny

mgr inż. trend Kubis

impedymen
26.11.2012
GŁÓWNY INŻYNIER ds. Aut
inikacji
mgr inż. Dariusz Kondras

PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY

w skali 1:4000

PKP ENERGETYKA S.A.
ODDZIAŁ W WARSZAWIE - PALIWA
KOLEJOWA STACJA PALIW
tor 24 stacja SUWAŁKI

listopad 2012

DŁUGOŚĆ BUDOWLANA		DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA		
do	mb	od	do	mb
Ko	116	Tm 3	Z1	89