

- Egzemplarz:
- ✓ a) PKP CARGO S.A. *Wanda Rusek*
 - ✓ b) LOTOS Kolej Spółka z o.o. *potwierdzeniem odbioru* *Jenny Buchi*
 - ✓ c) Nastawnia PKP Tychy *potwierdzeniem odbioru*
 - ✓ d) Firma TORBUD *potwierdzeniem odbioru* *Marcin Kawula*
 - ✓ e) Firma SOLID Security *potwierdzeniem odbioru* *Piotr Labuscha*
 - ✓ f) Zarządca bocznicy TBK
 - ✓ g) PKP PLK S.A. w Sosnowcu

REGULAMIN Pracy Bocznicy Kolejowej

KOMPANIA PIWOWARSKA S. A.

**61 – 285 Poznań
ul. Szwajcarska 11**

Tyskie Browary Książęce

**43 – 100 Tychy
ul. Mikołowska 5**

UZGODNIONO:

ZATWIERDZAM:

DYREKTOR ZAKŁADU
WZ.

Beata Walczek
31.07.2017



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu
41-200 Sosnowiec, ul. 3 Maja 18

KOMPANIA PIWOWARSKA SA

Marcin Kawula
Marcin Kawula
Szef Kontroli Ryzyka

TYCHY, Grudzień 2016

SPIS TREŚCI

Lp	Treść	Strona
1	Postanowienia ogólne	3
2	Opis techniczny bocznicy kolejowej	5
3	Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznica kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej	9
4	Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej	9
5	Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej	10
6	Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej	13
7	Organizacja obsługi punktu zdawczo – odbiorczego	16
8	Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych	16
9	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	16
10	Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy	17
11	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy	17
12	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taboru kolejowym	17
13	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnika kolejowego	17
14	Postanowienia końcowe	19
15	Załączniki do regulaminu	19
16	Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	20
17	Przyjęcie do wiadomości treści regulaminu	21

1. Postanowienia ogólne

1.1. Podstawa prawna i cel opracowania Regulaminu.

- [1]. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej (Dz. Urz. MI 2010.3.8 z dnia 26 lutego 2010).
- [2]. Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. 2016 r. poz. 1727) z ewentualnymi późniejszymi zmianami.
- [3]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2005r poz.1444, tekst jednolity Dz. U. z 2015, poz. 360) z ewentualnymi późniejszymi zmianami.
- [4]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 18 marca 2016.r. Poz. 369) z ewentualnymi późniejszymi zmianami.
- [5]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 46 z 2015 r) z ewentualnymi późniejszymi zmianami.
- [6]. Przepisy wewnętrzne właściciela boczniczy, zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza jest połączona, przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

CEL SPORZĄDZENIA REGULAMINU

Celem sporządzenia Regulaminu pracy boczniczy kolejowej Tyskich Browarów Książęcych jest określenie podstawowych zasad organizacji prowadzenia ruchu kolejowego, pracy manewrowej i utrzymania urządzeń stałych na boczniczy.

Dla osiągnięcia pełnego bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników oraz taboru kolejowego konieczne jest przestrzeganie przez wszystkie osoby związanych z transportem kolejowym zasad określonych w ogólnych przepisach i instrukcjach wewnętrznych oraz w niniejszym Regulaminie.

Pracownicy nadzoru i kontroli powinni czuwać nad utrzymaniem właściwej dyscypliny pracy, sprawnego działania urządzeń, zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego i nawierzchni oraz aktualności stanu niniejszego regulaminu.

1.2. Prawna podstawa eksploatacji boczniczy kolejowej.

Bocznicza eksploatowana jest na podstawie umów z aneksami zawartych pomiędzy Kompanią Piwowarską S. A. w Poznaniu ul. Szwajcarska 11, Tyskie Browary Książęce, a:

- a) PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu w dniu 12.12.2009 nr 41/203/119/00/21005663/09 w części dotyczącej dzierżawy gruntu kolejowego o powierzchni 1251 m2 w obrębie stacji Tychy
- b) PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu w dniu 12.12.2009 nr 41/203/108/00/21005663/09 w zakresie utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym w obrębie stacji Tychy, znajdujących się na drodze dojazdowej do boczniczy Kompanii Piwowarskiej S.A. w Tychach
- c) PKP Cargo S.A. ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, w imieniu PKP CARGO Śląsko-Dąbrowski Zakładu Spółki 40-076 Katowice, ul. Raciborska 58 nr 36/2001 w części eksploatacji boczniczy – transportu kolejowego
- d) Umowy na dostawę słoju ze słodowniami, które wynajmują przewoźników

1.3. Zakres obowiązywania Regulaminu

Regulamin obowiązuje na bocznicę normalnotorowej Kompanii Piwowarskiej S.A. 61-285 Poznań, ul. Szwajcarska 11, Tyskie Browary Książęce 43 – 100 Tychy ul. Mikołowska 5 zwanej w dalszej części regulaminu TBK (Tyskie Browary Książęce).

1.4. Użytkownicy bocznic kolejowej.

Użytkownikiem bocznic kolejowej jest TBK.

1.5. Współużytkownicy bocznic kolejowej.

Bocznica nie ma współużytkowników.

1.6. Przeznaczenie bocznic kolejowej.

Bocznica przeznaczona jest do przyjmowania wagonów ładownych ze słodem (ziarno jęczmienia browarnianego) wykorzystywanym do produkcji piwa, wysyłki wagonów próżnych po wyładunku, utrzymywania ciągłości eksploatacyjnej firmy.

1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Bocznica posiada następujące przepisy wewnętrzne:

- [6a]. „INSTRUKCJA O TECHNICIE PRACY MANEWROWEJ na bocznicę kolejowej: Tyskie Browary Książęce, ul. Mikołowska 5, 43-100 Tychy” – decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr TTN-500-122/07
- [6b]. „INSTRUKCJA SYGNALIZACJI na bocznicę kolejowej: Tyskie Browary Książęce w Tychach” – decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr TTN-500-123/07
- [6c]. „INSTRUKCJA O OGŁĘDZINACH I UTRZYMANIU TORÓW na bocznicę: Tyskie Browary Książęce, ul. Mikołowska 5, 43-100 Tychy” – decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr TTN-500-121/07
- [6d]. „INSTRUKCJA O OGŁĘDZINACH I UTRZYMANIU ROZJAZDÓW na bocznicę: Tyskie Browary Książęce, ul. Mikołowska 5, 43-100 Tychy” – decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr TTN-500-120/07

1.8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.

Właściciel bocznic stosuje następujące przepisy wewnętrzne pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S. A. Zakładu Linii Kolejowych w Sosnowcu na podstawie umowy licencyjnej:

- [6e]. Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych. Ir-8 (R-3)
- [6f]. Instrukcja obsługi przejazdów kolejowych Ir-7 (R-20)

Przewoźnik obsługujący bocznice stosuje własne przepisy wewnętrzne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.

2. Opis techniczny bocznicy kolejowej

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

Bocznicą TBK jest bocznicą stacyjną położoną przy stacji Tychy, odgałęzia się od toru stacyjnego nr 4 linii nr 142 Katowice Ligota – Tychy w km. 16.739 rozjazdem zwyczajnym nr 117.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznicą stanowi jeden okręg nastawczy. Nie posiada posterunków ruchu.

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo – odbiorczego.

Punkt zdawczo – odbiorczy bocznicy TBK usytuowany jest przy torach nr 1 i 2 na terenie chronionym TBK.

Na międzytorzu torów nr 1 i 2 usytuowana jest tablica z napisem „Punkt zdawczo – odbiorczy”.

2.4. Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna, pojemność oraz ich pochylenia podłużne

Nr Toru	Przeznaczenie	Początek toru	Długość					
			Budowlana			Użyteczna		
			od	do	[m]	od	do	[m]
---	dojazdowy	KR 117	KR 117	PR 201	17,40	-	-	-
			KR 201	PR 1	1791,86	U 201	PR 1	1776,00
1	zdawczo odbiorczy	PR 1	KR 1	KR 2	265,00	U 1	U 2	230,80
2	zdawczo odbiorczy	PR 1	PR 1	KR 1	263,60	U 1	U 2	229,50
1a	rozładunkowy	PR 2	PR 2	k.k.op.	43,90	PR 2	k.k.op.	43,90
101a	żeberkowy	SR 201	KR 201	k.k.op.	77,60	U 201	zas.k.op.	59,70
101b	żeberkowy	SR 201	KR 201	k.k.op.	92,89	U 201	zas.k.op.	66,50

Objaśnienia:

PR – początek rozjazdu

KR – koniec rozjazdu (styk za krzyżownicą)

U – ukreś. rozjazdu

k.k.op. – koniec kózła oporowego

zas.k.op. – zasypka kózła oporowego

SR – środek rozjazdu

Pojemność bocznicy

Maksymalna pojemność bocznicy: MP = 13 wagonów (230 m)

Pochylenia podłużne torów bocznic

Tor nr	Spadek wzniesienie poziom	W kierunku	Wielkość [‰]	Długość [m]
dojazdowy	wzniesienie	bocznicy	3,5	0,000-0,100
	wzniesienie		8,5	0,101-0,250
	poziom	---	0,0	0,251-0,320
	spadek	bocznicy	10,3	0,321-0,450
	spadek		8,7	0,451-0,600
	wzniesienie		4,1	0,601-0,900
	wzniesienie		1,5	0,901-1,100
	wzniesienie		4,7	1,101-1,325
	spadek		1,6	1,326-1,450
	spadek	bocznicy	7,1	1,451-1,525
	spadek		15,2	1,526-1,633
	spadek		11,7	1,634-1,800
	spadek		5,7	1,801-1,877
	poziom	---	0,0	0,000-0,040
1	wzniesienie	bocznicy	0,7	0,041-0,128
	spadek		8,8	0,129-0,278
2	wzniesienie	bocznicy	1,6	0,041-0,126
	spadek		9,3	0,127-0,278
1a	spadek	bocznicy	2,0	0,279-0,328
	poziom	---	0,0	0,329-0,357

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

2.5.1. Wykaz zwrotnic i wykończeń

nr rozj/wk	położenie zasadnicze	typ	skos	promień	długość	sposób przestawiania	czy jest uzależniona
1	na tor nr 2	S 49	1:9	190	27,138	ręcznie	nie
2	na tor nr 1	S 49	1:7	100	19,80	ręcznie	nie
117	na tor nr 4	S 49	1:9	300	33,23	ręcznie	tak na Ty-1
201 a/b	na tor nr 101a	S 42	1:9	205	35,26	ręcznie	tak na Ty-1
201 c/d	na tor nr 101b	S 42	1:9	205	35,26	ręcznie	nie

Na terenie bocznic wszystkie rozjazdy nastawiane są ręcznie.

Wszystkie rozjazdy na bocznic TBK są nieoświetlone.

Rozjazdy są wyposażone wienne wskaźniki Wz.

2.6. Uzależnienie zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic.

Rozjazdy 117 i 201 są uzależnione na nastawni wykonawczej Ty-1 w stacji Tychy.

2.7. Przyporządkowanie zwrotnic, rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Bocznicą nie posiada posterunków technicznych.

2.8. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Bocznicą TBK nie posiada semaforów i tarcz manewrowych.

2.9. Kolejowe obiekty inżynierskie.

Na bocznicą nie ma kolejowych obiektów inżynierskich.

2.10. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn na terenie TBK.

Na torze dojazdowym:

- **przejazd drogowy** w poziomie szyn w km 0,127 – skrzyżowanie drogi kołowej polnej do posesji przy ul. Damrota 172 z torem dojazdowym do bocznicą,
- **przejście drogowe** w poziomie szyn w km 0,314 – skrzyżowanie drogi kołowej przy ul. Krótkiej z torem dojazdowym do bocznicą,
- **przejazd drogowy** w poziomie szyn w km 0,427 – skrzyżowanie drogi kołowej ul. Mikołowska oraz ul. Asnyka z torem dojazdowym do bocznicą,
- **przejazd drogowy** w poziomie szyn w km 0,684 – skrzyżowanie drogi kołowej z ul. Mikołowskiej do posesji przy ul. Mikołowskiej 69 z torem dojazdowym do bocznicą,
- **przejazd drogowy** w poziomie szyn w km 0,786 – skrzyżowanie drogi kołowej z ul. Mikołowskiej do posesji przy ul. Mikołowskiej 63 z torem dojazdowym do bocznicą,
- **przejście drogowe** w poziomie szyn w km 0,860 – skrzyżowanie przejścia dla pieszych z ul. Nowokościelnej w ul. Mikołowską z torem dojazdowym do bocznicą,
- **przejazd drogowy** w poziomie szyn w km 1,146, 1,163, 1,173, 1,185 – skrzyżowanie drogi kołowej przy ul. Biskupa Burschego, skrzyżowanie drogi przy ul. Mikołowskiej z torem dojazdowym do bocznicą,
- **przejście drogowe** w poziomie szyn w km 1,633 – skrzyżowanie przejścia dla pieszych z ul. Piwowarów w ul. Mikołowską z torem dojazdowym do bocznicą,
- **przejazd drogowy** w poziomie szyn w km 1,777 – skrzyżowanie drogi przy ul. Piwowarów 33 z ul. Mikołowską z torem dojazdowym do bocznicą,

Wewnątrz zakładu:

- **przejazd drogowy** w poziomie szyn w km 1,873 – skrzyżowanie drogi dojazdowej do parkingu BT z torem dojazdowym do bocznicą.
- **przejazd drogowy** w poziomie szyn w km 0,060 – skrzyżowanie drogi wewnątrzzakładowej z torem nr 1 i 2,
- **przejazd drogowy** w poziomie szyn w km 0,238 – skrzyżowanie drogi wewnątrzzakładowej z torem nr 1 i 2,
- **przejazd drogowy** w poziomie szyn w km 0,310 – skrzyżowanie drogi wewnątrzzakładowej z torem nr 1a.

Przejazdy drogowe, o których mowa wyżej osygnalizowane są krzyżami św. Andrzeja i znakami „STOP” oraz od strony toru wskaźnikami W6a.

2.11. Oświetlenie bocznicy kolejowej.

Miejsce znajdowania się punktów świetlnych	Rodzaj oświetlenia	Ilość lamp/moc	Wyłączniki znajdują się/kto obsługuje	Oświetlenie zastępcze
na budynku Bednarni	Sodowe	5/200W	zmierzchowe	nie ma
na torze rozładunkowym 1a	metahalogenowe	10/150W	zmierzchowe	nie ma

2.12. Punkty ładunkowe.

Na torze rozładunkowym nr 1a pod wiatą usytuowany jest jedyny punkt ładunkowy bocznicy służący do wysypywania słoju z wagonów.

2.13. Urządzenia ładunkowe.

Na torze rozładunkowym nr 1a znajduje się kosz zsypany (silos)

2.14. Wagi wagonowe.

Waga wagonowa znajduje się w 0,12 km bocznicy na torze nr 1b. *Mt*

2.15. Bramy kolejowe

Na terenie bocznicy znajduje się brama samochodowo - kolejowa w km 0,245 kilometrażu bocznicy, w torach nr 1 i 2. Jest otwierana przez firmę ochrony właściciela bocznicy, bezpośrednio przed obsługą. Brama po wjeździe pociągu, na czas wyładunku kolejnego wagonu jest zamykana przez ochronę TBK za pomocą siłowników elektrycznych (sterowanie pilotem) lub ręcznie w razie zaniku napięcia.

2.16. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Na terenie bocznicy jest zachowana skrajnia budowli.

Narożniki ramp nie obsługiwanych trakcją kolejową przy torze nr 1 oraz przy wjeździe na punkt rozładunkowy przy torze nr 1a pomalowane są w ukośne, żółto-czarne pasy, ostrzegające maszynistę, drużynę manewrową i innych pracowników oraz przemieszczające się pojazdy samochodowe o zachowaniu szczególnej ostrożności.

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

Nie dotyczy (patrz punkt 2.16.)

2.18. Sygnały, wskaźniki i tablice.

Rozjazdy na bocznicy TBK są nieoświetlone i wyposażone wienne wskaźniki zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18.07.2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444).

Przed kozłem oporowym oraz na bramie wjazdowej znajdują się dienne wskaźniki Z1. Wskaźniki W17 usytuowane są w ukresach rozjazdów, a wskaźniki W6a znajdują się przed przejazdami i skrzyżowaniami torów w poziomie szyn.

2.19. Urządzenia i środki trakcyjne.

Bocznicą nie posiada urządzeń technicznych oraz własnych lokomotyw do wykonywania manewrów.

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

Bocznicą nie posiada w/w taboru.

2.21. Środki łączności.

W czasie pracy manewrowej na terenie TBK środkiem łączności między ochroną a pracownikami przewoźnika jest radiostacja PMR kanał 5 (446,05625MHz) + ton CTCSS kanał 6 (82,5Hz) lub komunikacja bezpośrednia słowna.

Łączność pomiędzy innymi służbami to telefony stacjonarne, komórkowe i maile - patrz p.13.

3. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznica kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.

Obsługa torów zdawczo–odbiorczych bocznicą dokonywana jest trakcją ciągnioną lokomotywą Przewoźnika zgodnie z opracowanym planem obsługi.

Dyżurny ruchu manewrowy przewoźnika lub operatora powiadamia przedstawiciela bocznicą o planowanej obsłudze, oraz uzyskuje zgodę na jej dokonanie od dyżurnego dysponującego PKP PLK nastawni dysponującej Ty stacji Tychy. Kierujący manewrami (ustawiacz) po omówieniu pracy, zgłasza gotowość drużyny manewrowej do obsługi. Wyjazd z torów stacyjnych nr 4 lub 8 odbywa się na sygnał Ms2 (jazda manewrowa dozwolona) podany przez nastawniczego Ty1 na semaforze J_m^2 lub C_m . Kierownik manewrów lub z jego polecenia manewrowy pobiera od nastawniczego Ty1 klucz do zamka ryglowego rozjazdu 117/201 i ustawia drogę przebiegu dla jazdy manewrowej na bocznice. Trakcja manewrowa wjeżdża na bocznice po ustawionej drodze przebiegu według sygnałów manewrowych podawanych przez kierownika manewrów. Po wjeździe trakcji manewrowej na bocznice manewrowy rozwiązuje drogę przebiegu (rozjazdy 117 i 201 ustawia w położeniu zasadniczym i zamyka je na zamek ryglowy) , a klucz od zamka oddaje nastawniczemu Ty1.

O zamierzonej obsłudze należy zawiadomić pracownika ochrony Browaru Tychy na Bramie wjazdowej do Browaru lub Szefa Kontroli Ryzyka.

Po zakończeniu obsługi bocznicą trakcja manewrowa (ciągniona) Przewoźnika dojeżdża do zakresu rozjazdu nr 201, kierownik manewrów lub z jego polecenia manewrowy udaje się na nastawnię wykonawczą Ty1 w celu zabrania klucza od zamka ryglowego, uzgodnienia wjazdu na tory stacyjne, omówienia planu i sposobu wykonania pracy manewrowej .

Nastawniczy Ty1 po otrzymaniu zgody od dyżurnego dysponującego Ty na przeprowadzenie koniecznych manewrów, wydaje drużynie manewrowej klucz od zamka ryglowego. Po ustawieniu drogi przebiegu i otrzymaniu zezwolenia od nastawniczego Ty1 trakcja manewrowa wjeżdża na tor stacyjny nr 4. Klucz od zwrotnicy odgałęziającej kierownik manewrów powinien zwrócić nastawniczemu nastawni wykonawczej Ty1.

4. Warunki techniczne obsługi bocznicą kolejowej.

4.1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową.

Jednorazowo na punkt zdawczo–odbiorczy można podstawić skład 13 wagonów o długości 230 m.

4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

Obsługa bocznicą może być dokonywana całodobowo.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych.

Wymagany procent masy hamującej składu przy obsłudze bocznicy wynosi 21%.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20 ton (221kN)/oś.

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Do obsługi bocznicy nie można używać lokomotyw serii E, oraz SM 31. Po torach bocznicy mogą kursować wagony dopuszczone do ruchu przez PKP PLK S. A.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźnika kolejowego po torach bocznicy kolejowej.

Lokomotywy Przewoźnika obsługują bocznice bez ograniczeń.

4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona.

Bocznica nie posiada lokomotyw.

5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.

5.1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe.

Bocznica stanowi jeden rejon manewrowy.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej.

Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych, w związku z czym należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, pojazdów kolejowych i ładunków. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków.

Prędkości jazdy przy obsłudze bocznicy :

- na torze dojazdowym do bocznicy do **20 km/h**
- przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie do **5 km/h**
- przy jeździe po torach zdawczo-odbiorczych nr 1 i 2 oraz w czasie wjazdu na tory, gdzie pracują ludzie do **5 km/h**
- przy dojeżdżaniu lokomotywą do wagonów, na torze rozładunkowym nr 1a, przez przejazdy drogowe i przejścia do **3 km/h**

W czasie złych warunków atmosferycznych, w razie braku należytej widoczności, podczas przejazdu przez miejsca gdzie pracują ludzie, gdy na torach bocznicy lub w skrajni toru znajdują się samochody, wózki widłowe lub inne pojazdy drogowe, należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący tabor został zatrzymany przed przeszkodą.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Praca manewrowa na bocznicy kolejowej wykonywana jest przy pomocy lokomotywy spalinowej przewoźnika serii SM42 lub 6Dg zbudowanej na bazie SM42.

Wykonywanie manewrów na bocznicy odbywa się metodą odstawczą. Na wszystkich torach bocznicy kolejowej zabronione jest wykonywanie manewrów systemem odrzutowym.

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.

Przy wykonywaniu manewrów lokomotywa powinna znajdować się na początku lub końcu składu wagonów. Zabrania się umieszczać lokomotywę pomiędzy wagonami.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych na bocznicy TBK należy do obowiązków drużyny manewrowej Przewoźnika. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu.

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

Obsadę lokomotywy manewrowej Przewoźnika stanowi maszynista. Na lokomotywie manewrowej znajduje się gaśnica, przybory sygnałowe, radiotelefon stacjonarny, taśma prędkościomierza.

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

Drużyna manewrowa Przewoźnika składa się z kierownika manewrów, którym jest ustawiacz i jednego manewrowego.

Drużyna manewrowa wyposażona jest w radiotelefony przenośne sieci manewrowej, przybory sygnałowe, kask i rękawice ochronne, kamizelkę ostrzegawczą.

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

Przy wykonywaniu manewrów przez przejazdy i przejścia należy zachować szczególną ostrożność:

- prędkość jazdy należy ograniczyć do 3 km/h
- obserwacja wolności przejazdów drogowych i przejść w poziomie szyn należy do obowiązku maszynisty i drużyny manewrowej,
- ustawiacz lub z jego polecenia manewrowy zatrzymuje ruch pojazdów drogowych przed przejazdem i strzeże przejazd na miejscu,
- zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy „Baczność”,
- w razie pchania taboru, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały,
- w razie grożącego niebezpieczeństwa należy natychmiast zatrzymać trakcję manewrową.

Od przejazdu w km 1,873 przez bramę wjazdową do bocznicy na części toru nr 1 i 2 oraz na rozjazdach nr 1 i 2 wyłożone są płyty zarówno na zewnątrz jak i wewnątrz toków szynowych, po których odbywa się ruch pojazdów samochodowych korzystających z parkingu, wjeżdżających i wyjeżdżających na i z bocznicy. Przy wykonywaniu manewrów w związku z tym należy zachować szczególną ostrożność.

Na przejazdach drogowych w km 1,146, 1,163, 1,173, 1,185 (skrzyżowanie drogi z ul. Biskupa Burschego i ul. Mikołowskiej), 1,873 (skrzyżowanie drogi dojazdowej do parkingu z torom dojazdowym na bocznicy) pierwszeństwo przejazdu zachowują pojazdy drogowe. Przed wjazdem na w/w przejazdy trakcją manewrową należy wstrzymać ruch pojazdów drogowych sygnałem drogowym D7. Czynności z tym związane wykonuje drużyna manewrowa Przewoźnika. Przed daniem zezwolenia na uruchomienie trakcji manewrowej sprzed przejazdu w km 1,873 ustawiacz Przewoźnika upewnia się, czy brama wjazdowa jest otwarta.

Na przejeździe w km 0,427 (skrzyżowanie drogi z ul. Asnyka i ul. Mikołowską) zainstalowano automatykę ułatwiającą zatrzymanie ruchu drogowego na czas przejazdu pociągu. W czasie jazdy w obu kierunkach przed tym przejazdem należy zatrzymać skład, otworzyć skrzynkę znajdującą się około 50m przed przejazdem z każdego kierunku i nacisnąć znajdujący się w tej skrzynce przycisk. Naciśnięcie przycisku powoduje wyświetlenie sygnału czerwonego dla wszystkich

kierunków ruchu drogowego. Czujnik wykrywa fakt przejechania składu przez przejazd i sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu automatycznie powraca do normalnego programu drogowego. W razie nieprzejechania składu przez przejazd system czeka 3 minuty od naciśnięcia przycisku i powraca do normalnego programu drogowego. Skrzynki zamykane są na klucz, który przekazuje Przewoźnikowi szef Kontroli Ryzyka Kompanii Piwowarskiej na czas świadczenia usługi. Niezależnie od tego systemu, drużyna manewrowa przewoźnika ma obowiązek wstrzymać ruch drogowy używając sygnałów D7.

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

Przy przetaczaniu wagonów lokomotywą spalinową, wszystkie czynne hamulce zespolone mają być włączone.

5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

Na boczniczy manewry wykonywane są tylko przy użyciu lokomotywy.

5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.

W czasie wykonywania manewrów zwrotnice nastawiane są ręcznie przez drużynę manewrową Przewoźnika.

Ustawienie drogi dla jazdy trakcji manewrowej odbywa się na polecenie kierującego manewrami.

5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

- Wszystkie płozy hamulcowe używane na terenie boczniczy winny być objęte ścisłą ewidencją.
- Na boczniczy TBK używa się płozów o szerokości powierzchni ślizgowej 73 mm przeznaczonych do szyn typu S 49.
- Płozy pomalowane są na **kolor czerwony**, oznakowane symbolem „TBK” oraz cyfrą arabską oznaczającą kolejny numer.
- Za stan techniczny płóz hamulcowych odpowiada właściciel boczniczy.
- Nie wolno używać płozów hamulcowych o wymiarach nieprzepisowych oraz uszkodzonych.
- Nie użyte do zabezpieczenia wagonów płozy hamulcowe winny być umieszczone na specjalnie do tego celu przygotowanych miejscach (stojakach).
- Na boczniczy ogółem w eksploatacji znajduje się 5 płozów:
 - na punkcie zdawczo - odbiorczym na stojaku po zewnętrznej stronie toru nr 2 – dwie sztuki,
 - przy torze rozładunkowym nr 1a - trzy sztuki.

5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

Wagony nie będące w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem zawsze po ukończeniu manewrów na torach boczniczy.

Na torach boczniczy zabezpieczenie wagonów wykonuje się przez podłożenie płoza hamulcowego (podklinowanie) od strony spadku pod skrajne koło. Niezależnie od podklinowania należy zahamować hamulcem ręcznym jeden wagon, gdy grupa połączonych wagonów nie przekracza 10 pojazdów, dwa skrajne wagony, gdy grupa połączonych wagonów przekracza 10 pojazdów.

Pojazd kolejowy oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem ręcznym i podklińwać płozem hamulcowym od strony spadku.

Pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresu lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru należy uwzględnić odpowiedni odstęp na ewentualne przesunięcia się odstawionych pojazdów kolejowych, wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych lub uderzenia przez inne pojazdy kolejowe.

Obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy do drużyny manewrowej Przewoźnika, a odpowiedzialnym za właściwe zabezpieczenie jest kierujący manewrami.

Usunięcie płozów hamulcowych spod kół wagonów oraz odblokowanie hamulców ręcznych należy do obowiązków drużyny manewrowej Przewoźnika.

6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej.

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

O obsłudze bocznicę powiadamia Dyżurny Koordynator PKP Cargo lub Dyspozytor Zmianowy Lotos Kolej (w zależności od przewoźnika). Obsługa odbywa się bez ograniczeń. Ogólny nadzór nad pracą manewrową na bocznicach sprawuje Szef Kontroli Ryzyka bocznic TBK.

Kierownikiem manewrów na bocznicach jest ustawiacz Przewoźnika.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa pracy manewrowej, pracowników i osób postronnych. Maszynista lokomotywy bierze udział w manewrach.

Bocznica przyjmuje wagony ładowne niezbędne do utrzymania ciągłości eksploatacyjnej zakładu, oraz wysyła wagony próżne.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.

Czynności ładunkowe na bocznicach wykonywane są na torze rozładunkowym nr 1a. Na torze tym pod wiatą usytuowany jest jedyny punkt ładunkowy bocznic służący do wysypywania słoć z wagonów. Po uzgodnieniu z magazynierem, pracownik przewoźnika otwiera klapy wagonu i słoć wysypuje się grawitacyjnie z wagonu do kosza zsypowego (silosa). Jednocześnie opróżniany jest jeden lub dwa wagony. Po wylądunku drużyna manewrowa przewoźnika dokonuje lokomotywą przewoźnika koniecznych manewrów i po odstawieniu opróżnionego wagonu, podstawia na punkt rozładunkowy kolejny wagon ładowny, itd. Dopiero po rozładunku wszystkich wagonów lokomotywa manewrowa trakcją ciągniętą zabiera wagony próżne do stacji Tychy. Lokomotywa nie porusza się po bocznicach bez wagonów bez zgody szefa Kontroli Ryzyka TBK.

Dla bezpiecznego i sprawnego wykonania prac manewrowych na punkcie rozładunkowym kierujący manewrami ustawiacz powinien:

- 1) poinformować pracowników wykonujących manewry o planie i sposobie zamierzonej obsługi,
- 2) sprawdzić czy droga przebiegu dla manewrów jest nastawiona właściwie i czy nie ma przeszkód do jazdy,
- 3) porozumieć się z magazynierem punktu ładunkowego i omówić z nim plan pracy oraz warunki bezpieczeństwa na punkcie ładunkowym w czasie dokonywania obsługi,
- 4) sprawdzić czy przy torze i w skrajni toru nie znajdują się pojazdy samochodowe, nie leżą przedmioty lub materiały zagrażające bezpieczeństwu ruchu i czy nie grozi obsunięcie się złożonych ładunków w czasie ruchu taboru,

5) sprawdzić, czy:

- wagony nie są uszkodzone i czy nie zachodzi podejrzenie, uszkodzenia ich na punkcie ładunkowym,
- części wagonowe są założone, a klapy wagonów zamknięte,

6) po dokonaniu w/w czynności i po stwierdzeniu, że nie ma innych przeszkód w dokonaniu obsługi punktu ładunkowego podaje obowiązujący sygnał maszyniście,

7) po dokonaniu obsługi punktu ładunkowego wagony pozostawione muszą być sprzęgnięte i zabezpieczone przed zbiegnięciem,

8) natychmiast przerwać pracę manewrową na punkcie ładunkowym, jeżeli zaistniała sytuacja zagrażająca bezpieczeństwu pracownika lub taboru.

6.4. Ważenie wagonów.

Ważenie wagonów odbywa się na wadze kolejowej zabudowanej w torze 1. Podczas ważenia, wagon ważony musi się zatrzymać. Ważony jest zawsze ostatni wpychany na kosh zasypowy wagon pełny i po opróżnieniu jest on ponownie ważony jako pusty.

Zabrania się długotrwałego zatrzymywania wagonów na terenie wagi kolejowej.

Sposób obsługi wagi:

- a) Skład wagonów ze słodem jest wciągany przez lokomotywę na tor 2 i tam jest pozostawiony w taki sposób, że zderzak ostatniego wagonu nie może zachodzić na ścianę budynku przy wadze (tak, aby nie zasłaniał kamery).
- b) Lokomotywa przepina się na koniec składu i zabiera jeden pełny wagon, z którym wjeżdża na tor 1 w celu zważenia i rozładunku.
- c) Każdy ostatni wagon (ostatni patrząc od strony lokomotywy) powinien być zatrzymany na wadze kolejowej w celu zważenia. Zderzaki ostatniego i przedostatniego wagonu powinny być ustawione na znaczniku końcowym wagi i nie powinny się stykać. Jeśli stykają się, wagony powinny zostać rozpięte.
- d) Po prawidłowym ustawieniu wagonu na wadze należy nacisnąć czerwony przycisk na skrzynce wagowej zlokalizowanej przy wadze, co powoduje aktywację systemu wagowego na posterunku ochrony. Alternatywnie można skomunikować się z ochroną TBK poprzez dostępną radiostację PMR.
- e) Pracownik ochrony wpisuje w programie wagowym: nazwę dostawy, numer wagonu, towar, dostawcę, odbiorcę a następnie wciska przycisk „WĄZENIE”.
- f) W momencie ważenia wykonywane są trzy zdjęcia: zderzaka, numeru wagonu oraz dachu ważonego wagonu. Zdjęcia oraz aktualna waga zapisywane są do bazy danych, a na skrzynce wagowej zapala się zielony sygnaliator optyczny, który zezwala na zjechanie wagonem z wagi w celu ustawienia wagonu na koszu zasypowym słodu.
- g) Pracownik Przewoźnika w porozumieniu z pracownikiem Warzelni wykonuje czynności mające na celu opróżnienie wagonu ze słodu. Przy tych czynnościach stosuje przydzielone przez swojego pracodawcę narzędzia, środki ochrony indywidualnej a czynności wykonuje zgodnie z odpowiednią instrukcją eksploatacji wagonów.
- h) Po wysypaniu słodu, wyjeżdżający skład z ostatnim pustym już wagonem zatrzymuje się ponownie na wadze kolejowej w celu dokonania drugiego ważenia (jak w punkcie c).
- i) Lokomotywa z pustymi wagonami wjeżdża znów na tor 2 w celu zabrania kolejnego pełnego wagonu
- j) Kolejne wagony ze słodem są ważone i rozładowywane analogicznie jak w punktach b-h.
- k) Po zważeniu wszystkich wagonów pociągu, pracownik ochrony drukuje kwit wagowy, który powinien być podpisany przez przedstawiciela firmy ochrony i PRZEWOŻNIKA

6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

Szczególną ostrożność należy zachować w przypadku silnej mgły, ulewy, zamieci. Prędkość należy ograniczyć tak, aby w razie zauważenia przeszkody zatrzymać manewrujący tabor.

Za właściwe przygotowanie bocznicy do pracy w zimie, jak i za tok pracy w warunkach zimowych odpowiedzialny jest Szef Kontroli Ryzyka.

Do jego zadań w zakresie przygotowania bocznicy do pracy w zimie należy:

1. Dopilnowanie przygotowania i zabezpieczenia przed działaniem śniegu i mrozu urządzeń kolejowych na bocznicy,
2. Usunięcie usterek i niedociągnięć z poprzedniej zimy,
3. Przeszkolenie pracowników zatrudnionych przy akcji odśnieżania,
4. Zaopatrzenie pracowników w ciepłą odzież,
5. Rozprowadzenie sprzętu i materiałów potrzebnych do walki ze śniegiem i mrozem,
6. Zapewnienie sił roboczych do odśnieżania bocznicy przy dużych opadach śnieżnych,

W czasie opadów śniegu i silnych mrozów kieruje całą akcją, której celem powinno być utrzymanie ciągłości ruchu na bocznicy i mając powyższe na uwadze powinien dopilnować:

- czyszczenia ze śniegu i lodu torów i rozjazdów,
- smarowania zwrotnic oraz innych urządzeń zewnętrznych olejem zimowym,
- posypywania piaskiem oblodzonych torów i międzytorzy,

W razie potrzeby ogłasza „alarm śniegowy” i go odwołuje.

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

Szczególną ostrożność należy zachować w miejscach stanowiących zagrożenie dla bezpiecznej jazdy manewrowej ze względu na usytuowanie budowli stałych:

- na wszystkich przejazdach i przejściach,
- wjazd na teren bocznicy przez bramę wjazdową – należy zwrócić uwagę aby brama była otwarta, a skrzydła zabezpieczone przed samoczynnym zamknięciem się,
- otwarcia bramy wjazdowej na bocznice dokonuje właściciel bocznicy (służba ochrony),
- przy manewrach obok rampy ładunkowej przy torze nr 1 nie wolno przebywać na stopniach wagonów od strony rampy,
- pracowników zatrudnionych przy pracach za i wyładunkowych należy ostrzec za co odpowiedzialny jest kierujący manewrami.

W czasie wykonywania pracy, wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn. Należy unikać chodzenia po rozjazdach oraz zachować szczególną ostrożność w miejscach robót.

7. Organizacja obsługi punktu zdawczo – odbiorczego.

7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym.

Wagony do bocznic TBK wjeżdżają na tory punktu zdawczo – odbiorczego nr 1 lub 2. Do przekazywania wagonów na bocznicę i odbierania ich z bocznic pod względem technicznym i handlowym upoważnieni są ze strony przewoźnika – ustawiacz, a ze strony bocznic wagony przyjmuje i odbiera magazynier bocznicy.

Do obowiązków zdającego i przyjmującego wagony należy sprawdzenie wagonów pod względem handlowym i stanu załadunku. Stwierdzone usterki należy odnotować w wykazie zdawczym R-25 (R-26). Brak plomb, naruszenie przesyłki lub inne usterki handlowe są podstawą do komisyjnego wydania przesyłki.

7.2. Przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym po wykonaniu czynności ładunkowych.

Na wagony wyladowane, gotowe do zabrania z bocznic uprawniony pracownik bocznicy (magazynier) sporządza zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania R-27 (R-28). Przekazania wagonów dokonuje przedstawiciel bocznicy ustawiaczowi przewoźnika.

Stwierdzone usterki odnotowuje się w zawiadomieniu R-27 (R-28).

Wykaz zdawczy R-25 (R-26) oraz zawiadomienie R-27 (R-28) sporządza się w trzech jednobrzmiących egzemplarzach, które podpisują ustawiacz przewoźnika oraz przedstawiciel bocznicy TBK i są podstawą do wzajemnych zobowiązań.

Obsługę bocznic TBK pod względem handlowym i technicznym wykonują przewoźnik lub operator wyznaczonego przez właściciela bocznicy.

Gospodarkę wagonową oraz czynności spedycyjno – taryfowe na bocznicy należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami przewoźnika.

Szczegółowe warunki eksploatacji i użytkowania bocznicy oraz prawa i obowiązki stron określa umowa bocznicowa.

8. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Bocznica TBK nie nadaje do przewozu i nie przyjmuje towarów niebezpiecznych.

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

Utrzymanie torów, rozjazdów i innych urządzeń kolejowych należy do obowiązków właściciela bocznicy.

Utrzymanie, bieżących napraw oraz kapitalnych remontów torów, rozjazdów i innych urządzeń na bocznicy dokonują na zlecenie wyspecjalizowane jednostki posiadające odpowiednie uprawnienia.

Dwa razy w roku dokonuje się pomiarów rozjazdów, a jeden raz w roku wykonuje się pomiary toru i przegląd bocznicy.

Obchody torów wykonywane są raz w tygodniu przez uprawnionego pracownika a wyniki zapisywane są zgodnie z instrukcją [6c].

Ogłędziny rozjazdów przeprowadzane są 2x w tygodniu przez uprawnionego pracownika. Wynik oględzin należy odnotować w Dzienniku oględzin rozjazdów D831, który znajduje się na bramie głównej TBK – ochrona każdorazowo wydaje dziennik uprawnionemu pracownikowi.

W czasie wykonywania robót torowych należy zachować szczególną ostrożność. Prowadzący roboty przed przystąpieniem do nich powinien porozumieć się z zarządzającym bocznicą celem zapoznania się z organizacją i planem pracy manewrowej. Roboty te powinny być wykonane w miarę możliwości w przerwach między manewrami, a remontowana część układu torowego winna być właściwie osygnalizowana zgodnie z instrukcją o sygnalizacji.

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

Bocznica TBK nie posiada własnej lokomotywy, drużyny manewrowej, a więc nie zatrudnia pracowników, którzy powinni posiadać uprawnienia zgodne z aktualnym rozporządzeniem [5].

Utrzymanie infrastruktury TBK zleca wyspecjalizowanym jednostkom posiadającym odpowiednie uprawnienia.

11. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy.

Obsługę bocznicy dokonują pracownicy Przewoźnika.

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

a) Sposób postępowania w razie wystąpienia wypadku reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, Rozdział 2 – powiadamianie, Rozdział 3 – prowadzenie czynności.

Każdy wypadek zarządca bocznicy zgłasza do PKBWK oraz UTK (kontakty pkt.13.5), podaje:

- datę, godzinę i miejsce powstania stanu, zdarzenia;
- konsekwencje zaistniałe w wyniku stanu lub zdarzenia;
- podmiot na terenie którego zaistniały zdarzenia;
- imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej;
- imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia.

b) Przewodniczącym komisji powypadkowej na bocznicy TBK jest Szef Kontroli Ryzyka. W skład komisji wchodzi przedstawiciele jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu. Przewodniczący komisji może włączyć do składu komisji powypadkowej osobę, która może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku.

c) O każdym wypadku na bocznicy jego uczestnik lub świadek (ustawiacz, maszynista, manewrowy, magazynier, ochrona) ma obowiązek powiadomić natychmiast Szefa Kontroli Ryzyka TBK lub osobę go zastępującą.

d) W zgłoszeniu podać należy krótki opis rozmiarów wypadku i przyczyn jego powstania. W razie zaistnienia zdarzenia na bocznicy, każdy pracownik ma obowiązek udzielenia pierwszej pomocy ofiarom wypadku na miarę swoich możliwości lub wezwać właściwe służby ratunkowe. Do czasu przybycia komisji wypadkowej, należy wstrzymać wykonywanie pracy manewrowej i nie dopuścić do zatarcia śladów powstania wypadku.

e) Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadku jest zabronione.

f) Pracę manewrową można wznowić dopiero po uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji wypadkowej.

13. Wykaz adresów i numerów telefonów Zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami których bocznica kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice kolejową.

13.1. Kontakty do powiadomienia w razie wypadku kolejowego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (SMS lub telefonicznie w przypadku poważnych wypadków)	+48 510 126 711
Urząd Transportu Kolejowego O/Katowice	+48 572 591 124

13.2. Wykaz adresów i numerów telefonów Zarządcy infrastruktury kolejowej.

Nazwa	Siedziba	Nr telefonu
Naczelnik Ekspozytury PKP PLK	Sosnowiec, ul. 3 Maja 16 a	(32) 710 49 00
Dyspozytor odcinkowy		(32) 710 49 20
Naczelnik ISE Tychy <i>Czechowice Dziedzice</i>	43-502 Czechowice-Dziedzice, ul.Łukasiewicza 2	(32) 719 83 40
Komenda Rejonowa SOK	Katowice, ul. Marii Geppert 14	(32) 710 63 66
Dyżurny Ruchu stacji TYCHY PKP PLK S.A.	Tychy, ul. Dworcowa 16	(32) 710 61 44

13.3. Wykaz adresów i numerów telefonów przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową TBK**a) PKP CARGO S.A.**

Nazwa	Siedziba	Nr telefonu
Z-ca Dyrektora ds. przewozowych	40-542 Katowice, ul Huberta 11	(32) 722 37 05
Organizator przewozów	40-707 Katowice, ul.Franciszkańska 1	(32) 710 68 15, 663 291 511
Z-ca Naczelnika Sekcji ds. Przewozowych		(32) 722 37 36, 663 291 582 sekretariat.poludniowy@pkip-cargo.eu
Odprawa pociągów	43-100 Tychy, Dworcowa 16	(32) 710 61 65
<u>Dyżurny koordynator</u>		(32) 710 61 31, 663 291 210 ctpps.ligota@pkip-cargo.eu

b) LOTOS Kolej Spółka z o.o.

Nazwa	Siedziba	Nr telefonu
Dyrektor ds. Przewozów LOTOS Kolej Sp. z o.o.	80-716 Gdańsk, ul.Michałki 25	(58) 308 78 92, 505 050 403
Kierownik Zakładu Przewozów Południe PZC	43-502 Czechowice- Dziedzice, ul.Łukasiewicza 2	(32) 323 78 48, 506 148 597
Z-ca Kierownika Wydziału Przewozów		512136235, jerzy.bucki@lotoskolej.pl
<u>Dyspozytor Zmianowy Zakładu Przewozów Południe PZC</u>		(32) 323 78 20, 503 177 478 dysp.zak.pzc@lotoskolej.pl

13.4. Wykaz adresów i numerów telefonów kierownictwa i obsługi bocznic TBK

Nazwa	Siedziba	Nr telefonu
Szef Kontroli Ryzyka	43-100 Tychy, ul. Mikołowska 5	(32) 327 8391, 695 59 18 19 marcin.kawula@asahibeer.pl
Koordynator ds. utrzymania obiektów (zastępstwo szefa Kontroli Ryzyka)		(32) 327 8394, 601 599 060
Magazyn słodu		(32) 327 8225, 605 970 296
Ochrona (wartownia) TBK		(32) 327 8394, 601 599 060
Serwis (toromistrz)		507 584 040

13.5. Służby ratunkowe

Pogotowie Ratunkowe	43-100 Tychy, ul. de Gaulle'a 49	(32)112, 999, (32) 227 20 11
Państwowa Straż Pożarna	43-100 Tychy, ul. Niepodległości 230	(32)112, 998, (32) 227 20 11
Policja	43-100 Tychy, ul. Bielska 46	(32)112, 999, (32) 325 6200

14. Postanowienia końcowe

- 14.1. Treść Regulaminu powinni przyjąć do wiadomości wszyscy pracownicy związani z ruchem kolejowym i pracą manewrową. Przyjęcie treści Regulaminu do wiadomości należy potwierdzić własnoręcznym podpisem na druku z pkt 17.

Rozdzielnik zapoznania z Regulaminem:

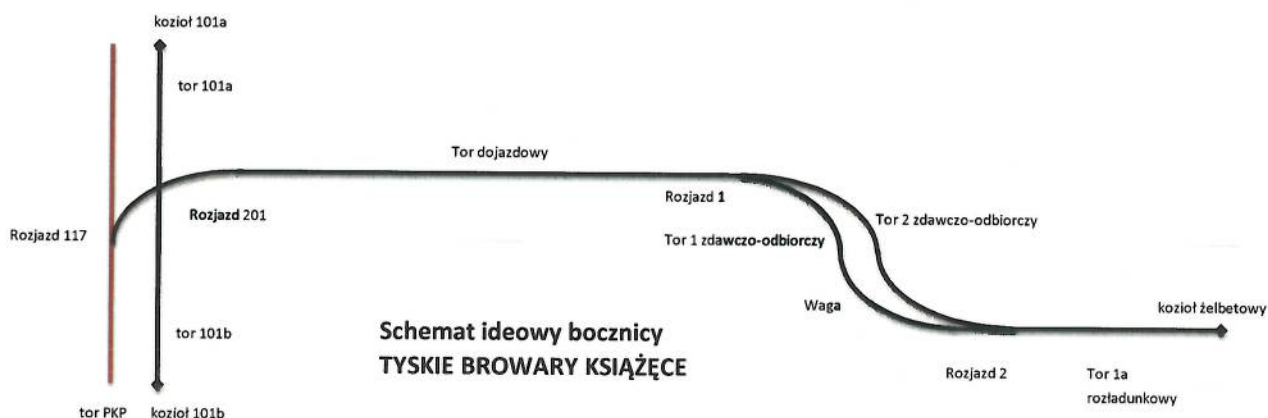
- h) Pracownicy Przewoźników (PKP CARGO S.A.* oraz LOTOS Kolej Spółka z o.o.*)
- i) Pracownicy nastawni PKP Tychy*
- j) Pracownicy firmy TORBUD obsługującej bocznice*
- k) Pracownicy firmy wykonującej pomiary eksploatacyjne
- l) Pracownicy ochrony SOLID*
- m) Pracownicy zarządcy bocznicy TBK biorący udział w zarządzaniu bocznica*
- n) PKP PLK S.A. w Sosnowcu* – uzgodnienie Regulaminu

*) Podmioty otrzymujące za potwierdzeniem egzemplarz Regulaminu (razem 7 egzemplarzy)

- 14.2. Wszelkie zmiany, uzupełnienia oraz aneksy w Regulaminie winny być uzgodnione z PKP PLK S. A. Zakładem Linii Kolejowych w Sosnowcu, a następnie regulamin ponownie ma zostać przekazany podmiotom wymienionym w p.14.1.; należy zapoznać pracowników ze zmianami.

15. Wykaz załączników do Regulaminu.

1. Plan schematyczny bocznicy kolejowej - mapa geodezyjna papierowa.
2. Plan schematyczny urządzeń srk – nie dotyczy



16. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

6. Skorygowisz zmian i uzupełnisz treść regulaminu

Dotyczy		Wniesiona zmiana (uzupełnienie)	Data wprowadzenia ważności	Data i podpis	
str.	punktu			wprowadzającego zmianę	Przyjmującego o zmianę
1	2	3	4	5	6
20	13.3	Zmieniono dane w tabeli	06.12.2016	Marcin Kawula	
23	Załącznik 3	Wprowadzono punkt g	06.12.2016	Marcin Kawula	
14	6.3	Zmieniono „przez upoważnionego pracownika bocznicę (magazyniera)” na „Po uzgodnieniu z magazynierem, pracownik przewoźnika otwiera klapy wagonu i sól wysypuje się grawitacyjnie z wagonu do kosza zsypowego”	06.02.2017	Marcin Kawula	
12	5.8	Dodano cały ostatni akapit mówiący o sterowaniu na skrzyżowaniu drogi kolejowej z ul. Asnyka i ul. Mikołowską	25.07.2017	Marcin Kawula	
3	1.1	Zaktualizowano podstawę opracowania Regulaminu oraz obowiązujące akty prawne. Zaktualizowano cel sporządzenia regulaminu.			
23	Załącznik 3.	Zlikwidowano Załącznik 3. Instrukcję obsługi wagi kolejowej – treść włączono do pkt 6.4. Wążeń wagonów.			
4	1.8	Wykreślono instrukcję IR-3			
7	2.10	Zaktualizowano inwentaryzację			
8	2.11	Zaktualizowano oświetlenie			
8	2.15	Opisano sposób zamykania bramy			
9	2.21	Zaktualizowano numery kontaktowe			
12	5.8	W 3-cim punkcie usunięto sformułowanie „w razie potrzeby”			
15	6.4	Nowa treść punktu			
17	10	Nowa treść punktu			
17	12	Nowa treść punktu			
20	14.1	Nowy punkt i nowa treść			
22	15.2	Usunięto punkt w związku z treścią p.14.1			
22	15,16	Zamieniono punkty			
22	17	Nowy punkt wydzielony z pkt 15.2.			
Uwaga! Na skutek zmian i formatowania, strony otrzymały nowe numeracje, które będą obowiązywać od tej pory. Aktualizacje odnoszą się do poprzednich numerów stron. Zainteresowane firmy otrzymują nową wersję Regulaminu.					

25.07.17
 KOMPANIA PIWOWARSKA SA
 Marcin Kawula
 Szef Kontroli Ryzyka