

Egzemplarz nr.....

REGULAMIN

Pracy Boczniczy Kolejowej Viterra Silos Elewator Zbożowy Szamotuły

Uzgodnił:

ZASTĘPCA DYREKTORA


Rafał Jaz-Olejnik.....
(data, pieczęć, podpis)

04.03.2022r.


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
W POZNANIU
61-875 Poznań, al. Niepodległości 8

ZATWIERDZIŁ:

Viterra Silos sp. z o.o.


Adam Turoń

Viterra Silos sp. z o.o.


Krzysztof Winczewski

(data, pieczęć, podpis)

Viterra Silos sp. z o.o.

ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg

T: +48 55 234 10 55

NIP 9570999896 REGON 220636779

Spis treści

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
1.1. PODSTAWA PRAWNA I CEL OPRACOWANIA REGULAMINU	4
1.2. PODSTAWA PRAWNA EKSPLOATACJI BOCZNICY KOLEJOWEJ	5
1.3. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA <i>REGULAMINU</i>	5
1.4. UŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	6
1.5. WSPÓLUŻYTKOWNIK BOCZNICY KOLEJOWEJ	6
1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	6
1.7. ZAKRES STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH.....	6
1.8. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH, JEŻELI ZOSTAŁY ONE POZYSKANE OD ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYM BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA LUB PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ.....	7
2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	7
2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ ZE WSKAZANIEM MIEJSCA ODGAŁĘZIENIA OD LINII KOLEJOWEJ, Z KTÓRĄ BOCZNICA JEST POŁĄCZONA.	7
2.2. OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA.....	7
2.3. LOKALIZACJA PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO.	8
2.4. TORY BOCZNICOWE – ICH UKŁAD, NUMERACJA, PRZEZNACZENIE, DŁUGOŚCI OGÓLNE, BUDOWLANE I UŻYTECZNE (ZE WSKAZANIEM „OD - DO”), POJEMNOŚĆ ORAZ ICH POCHYLENIA PODŁUŻNE	8
2.5. RODZAJE I TYPY ROZJAZDÓW, POŁOŻENIE ZASADNICZE ROZJAZDÓW W TORACH, SPOSÓB PRZESTAWIANIA ZWROTNIC ROZJAZDÓW	9
2.6. WYKOLEJNICE, ICH POŁOŻENIE ZASADNICZE I SPOSÓB ICH NASTAWIANIA.....	10
2.7. UZALEŻNIENIA ZWROTNIC ROZJAZDÓW.....	11
2.8. PRZYPORZĄDKOWANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW DO OKRĘGÓW NASTAWCZYCH.....	11
2.9. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	11
2.10. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	11
2.11. PRZEJAZDY KOLEJOWE	11
2.12. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	11
2.13. PUNKTY ŁADUNKOWO-ROZŁADUNKOWE.....	11
2.14. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE.....	12
2.15. WAGI WAGONOWE.....	12
2.16. BRAMY KOLEJOWE	12
2.17. SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU ORAZ SKRAJNIKI	12
2.18. LOKALIZACJA BUDOWLI LUB URZĄDZEŃ, DLA KTÓRYCH NIE JEST ZACHOWANA SKRAJNIA BUDOWLI.....	12
2.19. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE	13
2.20. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	13
2.21. TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY ORAZ TABOR KOLEJOWY SPECJALNY, URZĄDZENIA I ŚRODKI JEGO UTRZYMANIA	14
2.22. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI	14

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA	15
3.1. ZASADY OGÓLNE	15
3.2. WJAZD SKŁADU MANEWROWEGO NA BOCZNICĘ	15
3.3. WYJAZD SKŁADU MANEWROWEGO Z BOCZNICY	16
4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ	16
4.1. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ KOLEJOWĄ	16
4.2. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONYWANIA	17
4.3. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH	17
4.4. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNE	17
4.5. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH	17
4.6. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ	18
4.7. RUCH LOKOMOTYW UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYM BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA	18
5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ ..	18
5.1. PODZIAŁ BOCZNICY KOLEJOWEJ NA REJONY MANEWROWE	18
5.2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY KOLEJOWEJ	18
5.3. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ	19
5.4. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM	19
5.5. SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW	19
5.6. OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE	19
5.7. OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	20
5.8. JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN	20
5.9. DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WŁĄCZANIA HAMULCÓW ZESPOŁONYCH	20
5.10. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW	21
5.11. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW ..	22
5.12. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE	22
5.13. ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM	23
6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ	24
6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ	24
6.2. ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ	24
6.3. CZYNNOSCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY.	24
6.4. WAŻENIE TABORU KOLEJOWEGO	25
6.5. PRACA MANEWROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	26
6.6. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	26

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO.....	28
7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW.	28
7.2. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH.	29
8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	30
9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYCH I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO	30
10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY (ŁĄCZNIE Z PRACAMI ZWIĄZANYMI Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ZLOKALIZOWANEJ NA BOCZNICY)	32
11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY.....	33
11.1. OBOWIĄZKI MASZYNISTY	33
11.2. OBOWIĄZKI USTAWIACZA	33
11.3. OBOWIĄZKI MANEWROWEGO	33
11.4. OBOWIĄZKI TOROMISTRZA (OSOBY Z UPRAWNIENIAMI „PRAWO BUDOWLANE”)	33
12. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.....	34
12.1. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI NA TERENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	34
12.2. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z POJAZDEM KOLEJOWYM NA TERENIE BOCZNICY.....	35
13. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z TORAMI KTÓREGO BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ KOLEJOWĄ	37
14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.....	37
14.1. ROZDZIELNIK <i>REGULAMINU</i>	37
14.2. OBOWIĄZEK WPROWADZANIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI <i>REGULAMINU</i>	37
14.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI <i>REGULAMINU</i> DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA	38
15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI <i>REGULAMINU</i>.....	39
16. ZAŁĄCZNIKI DO <i>REGULAMINU</i>	41

1. Postanowienia ogólne

1.1. Podstawa prawna i cel opracowania Regulaminu

- 1.1.1. Podstawą opracowania „Regulaminu Pracy Boczniczy Kolejowej „Viterra Silos Elewator Zbożowy Szamotuły” zwanego dalej *Regulaminem*, są postanowienia określone art.19 ust. 3 pkt. 4 Ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz. U. 2021, poz. 1984 z późn. zm.) wraz z wydanymi na jej podstawie rozporządzeniami, oraz postanowienia innych ustaw, rozporządzeń, przepisów i instrukcji dotyczących transportu kolejowego.
- 1.1.2. *Regulamin* opracowano zgodnie z Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzonego przez jej użytkownika (Dz. Urz. Ml z 2010 r. Nr 3 poz.8).
- 1.1.3. Podstawowymi aktami prawnymi związanymi z funkcjonowaniem boczniczy są:
 - Ustawa z dnia 07 lipca 1994 roku Prawo budowlane
 - Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej,
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa,
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym,
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych,
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych,
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectw maszynisty,
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 8 listopada 2019 r. w sprawie licencji maszynisty.
- 1.1.4. *Regulamin* opracowano w celu określenia podstawowych zasad bezpiecznego wykonywania:
 - jazdy manewrowych pojazdów kolejowych,
 - utrzymania urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy,
 - obsługi zaplecza boczniczy,

➤ czynności ładunkowych i rozładunkowych.

1.1.5. Dla osiągnięcia pełnego bezpieczeństwa podczas pracy taboru kolejowego na boczniczy, bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników, zmaksymalizowania zdolności ilości przeładowywanego ładunku, konieczne jest przestrzeganie przez wszystkich pracowników boczniczy zatrudnionych w transporcie kolejowym postanowień niniejszego *Regulaminu*, innych przepisów wewnętrznych oraz zasad BHP.

1.1.6. Pracownicy nadzoru zobowiązani są do utrzymania właściwego poziomu dyscypliny pracy, przestrzegania na boczniczy zasad bezpieczeństwa, zapewnienia sprawności infrastruktury boczniczy oraz zachowywania aktualności niniejszego *Regulaminu*.

1.2. Podstawa prawna eksploatacji boczniczy kolejowej

Bocznica eksploatowana jest na podstawie:

- świadectwa bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
- uzgodnionego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu Regulaminu Pracy Boczniczy Kolejowej „Viterra Silos Elewator Zbożowy Szamotuły”.
- Bocznica może być obsługiwana przez dowolnego przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy lub przedsiębiorstwo obsługujące bocznice na podstawie świadectwa bezpieczeństwa pod warunkiem zawarcia z nim stosownej umowy, określającej zasady obsługi boczniczy i przekazywania wagonów oraz przesyłek na bocznice.

1.3. Zakres obowiązywania *Regulaminu*

1.3.1. Postanowienia niniejszego *Regulaminu* obowiązują:

- Pracowników spółki Viterra Silos Sp. z o.o. mających bezpośrednią styczność z wykonywaniem czynności obsługi punktu przeładunkowego,
- Pracowników spółki Viterra Silos Sp. z o.o. mających bezpośrednią, doraźną lub pośrednią styczność z pracą transportu kolejowego na terenie boczniczy,
- pracowników spółki Viterra Silos Sp. z o.o. lub innych firm wykonujących czynności związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy,
- pracowników przewoźnika kolejowego wykonującego czynności manewrowe na boczniczy.

- pracowników innych przedsiębiorców wykonujących czynności przeładunkowe lub utrzymaniowe na bocznicach.

1.3.2. Wszyscy pracownicy wymienieni w pkt 1.3.1. powinni być zapoznani z postanowieniami *Regulaminu*.

1.3.3. Postanowienia niniejszego *Regulaminu* powinny być ściśle przestrzegane.

1.4. Użytkownik boczniczy kolejowej

Użytkownikiem boczniczy kolejowej *Viterra Silos Elewator Zbożowy Szamotuły* jest firma Viterra Silos Sp. z o.o. ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg.

Skrócona nazwa boczniczy stosowana w treści niniejszego regulaminu – **VITERRA SILOS**.

1.5. Współużytkownik boczniczy kolejowej

Na bocznicach nie ma współużytkowników.

1.6. Przeznaczenie boczniczy kolejowej

Bocznicza kolejowa przeznaczona jest do:

- przyjmowania i nadawania przesyłek wagonowych, a w szczególności zbóż oraz innych materiałów koniecznych w procesie produkcyjnym,
- zdawania próżnych wagonów po wyładunku,
- przyjmowaniem próżnych wagonów zamówionych pod załadunek,
- wykonywaniem pracy manewrowej związanej z podstawianiem i zabieraniem wagonów z torów zdawczo-odbiorczych,
- innymi potrzebami użytkownika boczniczy.

1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Użytkownik boczniczy Viterra Silos posiada własne przepisy wewnętrzne określające zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania infrastruktury kolejowej :

1.7.1. Zasady i wymagania utrzymania nawierzchni kolejowej, budowli inżynierskich na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterra Silos Sp. z o.o.

1.7.2. Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz sygnalizacji na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterra Silos Sp. z o.o.

1.7.3. Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterra Silos Sp. z o.o., opracowana na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r.

1.8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicą kolejowa jest połączona lub przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę

Użytkownik boczniczy Viterra Silos nie stosuje przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury ani przewoźnika kolejowego.

Pracownicy przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę stosują przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego w zakresie utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych.

2. Opis techniczny boczniczy kolejowej

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

- 1) Bocznicą Viterra Silos jest bocznicą normalnotorową, stacyjną położoną na linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny
- 2) Bocznicą odgałęzia się na stacji Szamotuły od wstawki między rozjazdowej 113 - 116 rozjazdem nr 116 w km 32,170 linii nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 3) Punktem styku boczniczy z obszarem zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu jest miejsce usytuowania sygnalizatora Tm 116 w km 32,214 linii kolejowej nr 351(PKP PLK S.A.), co stanowi km 0,044 kilometracji toru nr 201 natomiast kończy się kozłem oporowym w torze nr 201b w km. 0,619 kilometracji boczniczy.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

2.2.1. Bocznicą stanowi jeden okręg nastawczy.

2.2.2. Na bocznicy nie ma posterunków ruchu.

2.2.3. Obsługa zwrotnicy rozjazdu odgałęziającego bocznicę dokonywana jest przez dyżurnego ruchu nastawni Szamotuły (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

2.19.1. Punkt zdawczo-odbiorczy bocznicy VITERRA SILOS dla przyjmowania i zdawania wagonów, usytuowany jest na torach nr 201 i 202.

2.19.2. Przedmiotowy punkt znajduje się w km 0,106 toru nr 201 i oznakowany jest na gruncie tablicą z napisem „PUNKT ZDAWCZO-ODBIORCZY” znajdującą się w międzytorzu torów nr 201 i 202.

2.4. Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne, budowlane i użyteczne (ze wskazaniem „od - do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne

2.4.1. Granica terenu bocznicy zaczyna się od miejsca usytuowania tarczy manewrowej Tm 116 przy torze nr 201.

2.4.2. Bocznicą kończy się kozłami oporowymi, gdzie ustawione są sygnały Z1.

2.4.3. Charakterystyka torów znajduje się w tabeli poniżej:

L.p.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość toru ogólna			Długość toru użyteczna		
			od	do	m.b.	od	do	m.b.
1.	201	Zdawczo-odbiorczy, dojazdowy	P.Rz. 116	P.Rz. 203	389	U.Rz 118	P.Rz 203	301
2.	201a	wagowy i ładunkowy	P.Rz 203	P.Rz. 206	132	U.Rz 203	U.Rz. 206	47
3.	201b	wyciągowy	P.Rz 206	KO	98	P.Rz. 206	Z1	92
4.	202	Zdawczo-odbiorczy	P.Rz. 118	P.Rz. 204	408	U.Rz 118	U.Rz. 204	316
5.	202a	wyciągowy	P.Rz. 204	KO	162	U.Rz 205	D1	83
				Razem:	1189		Razem:	781

Użyte w tabelach skróty oznaczają:

- P.Rz - początek rozjazdu
- K.R - koniec rozjazdu
- KO - kozioł oporowy
- U. Rz.- ukres rozjazdu
- Z1 - sygnał Z-1
- D1 - miejsce ustawienia tarczy D1

2.4.4. Ogólna długość torów bocznicowych wynosi **1189 m** a długość użyteczna torów bocznicowych wynosi **839 m**.

2.4.5. Pojemność boczniczy

Maksymalna pojemność torów eksploatowanych boczniczy wynosi:

$M_p = 49$ wagony o dł. 17 m

Normalna pojemność boczniczy wynosi:

$N_p = 0,6 \times M_p = 0,6 \times 70 \text{ wag} = 29$ wagonów o dł. 17 m

2.4.6. Pochylenia podłużne torów

TORY UŻYTKOWANE DLA POTRZEB ADM					
1	2	3	4	5	
Lp.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Pochylenie podłużne	Kilometr boczniczy	
				od	do
1.	201	Zdawczo-odbiorczy i dojazdowy	spadek 2,12 ‰	PRz 116	0,107
			0,00 ‰	0,111	0,282
2.	201a	wagowy i ładunkowy	0,00 ‰	PRz 203	0,132
3.	201b	wyciągowy	0,00 ‰	PRz 206	0,098
4.	202	Zdawczo-odbiorczy	spadek 2,12 ‰	PRz 118	0,065
			0,00 ‰	0,065	0,343
5.	202a	wyciągowy	0,00 ‰	PRz 204	0,162

2.5. **Rodzaje i typy rozjazdów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów**

2.5.1. Charakterystyka rozjazdu:

L.p.	Dane techniczne rozjazdów								
	Nr rozjazdu	Rodzaj	Typ	Skos	Kierunek	Promień (m)	Długość (m)	Podrozjazdnice	Podsypka
1.	116	zwyczajny	S49	1:9	lewy	190	27	drewniane	tłuczeń

2.	118	zwyczajny	S42	1:9	prawy	190	27	drewniane	żwirowa
3.	203	zwyczajny	S42	1:9	prawy	190	27	drewniane	żwirowa
4.	204	zwyczajny	S42	1:9	prawy	190	27	drewniane	żwirowa
5.	205	zwyczajny	S42	1:9	lewy	190	27	drewniane	żwirowa
6.	206	zwyczajny	S42	1:9	lewy	190	27	drewniane	żwirowa

Dane techniczne rozjazdów						
L.p.	Nr rozjazdu	Napęd	Lokalizacja rozjazdu		Zarządca/ użytkownik	Położenie zasadnicze
			PR (km)	KR (km)		
1.	116	elektryczny	0,000	0,027	PKP PLK S.A.	Na bocznicie OSTSPED
2.	118	ręczny	0,045	0,072	VITERRA SILOS	na tor 201
3.	203	ręczny	0,389	0,416	VITERRA SILOS	na tor 201a
4.	204	ręczny	0,408	0,381	VITERRA SILOS	na tor 202
5.	205	ręczny	0,416	0,443	VITERRA SILOS	na tor 202a
6.	206	ręczny	0,521	0,494	VITERRA SILOS	na tor 201a

2.5.2. Inne postanowienia

Przeciwwagi rozjazdów zlokalizowanych na terenie bocznicy powinny być pomalowane po połowie w kolorze czarnym i białym. Zwrotnice obsługiwane przez drużynę manewrową powinny być oznaczone za pomocą dwóch czerwonych pasków namalowanych na białej części przeciwwagi. W czasie gdy praca manewrowa na bocznicy nie odbywa się, zwrotnice rozjazdów powinny znajdować się w położeniu zasadniczym.

Rozjazd nr 116 znajduje się na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jest zarządzany i obsługiwany przez dyżurnego ruchu nastawni „Sa” (PKP PLK S.A.)

2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania

Na terenie bocznicy nie ma wykolejnic.

2.7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów

Na terenie boczniczy nie ma zwrotnic uzależnionych.

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów do okręgów nastawczych

Cała bocznicza stanowi jeden okręg nastawczy.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Na terenie boczniczy nie ma urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

W celu zabezpieczenia prowadzenia ruchu na boczniczy stosuje się:

- tarcze zaporowe Z1 „Stój” przy torach zakończonych kołłem oporowym ustawione z prawej strony toru patrząc w kierunku jazdy w miejscu, gdzie zaczyna się odcinek zasypany piaskiem.
- tarcze zatrzymania D1 „Stój” znajdują się na bramach:
 - nad torem nr 201 w km 0,199;
 - nad torem nr 202 w km 0,152;
 - nad torem nr 202a w km 0,558

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na boczniczy kolejowej nie ma obiektów inżynieryjnych.

2.11. Przejazdy kolejowe

Na terenie boczniczy nie ma przejazdów kolejowo-drogowych.

2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej

2.12.1. Teren boczniczy kolejowej jest oświetlony lampami zainstalowanymi na słupach oświetleniowych oraz na budynkach i halach.

2.12.2. Oświetlenie załączane jest z automatów zmierzchowych hermetycznych.

2.13. Punkty ładunkowo-rozładunkowe

2.13.1. Na terenie boczniczy funkcjonują następujące stanowiska do rozładunku i załadunku towarów:

I.p.	Lokalizacja	Przeznaczenie	Długość stanowiska [m]
1.	przy torach 201 i 202	rampa technologiczna x 3	3 x 20
2.	przy torze 201	silosy zbożowe	-
3.	przy torach 201 i 202	kraty spustowe do rozładunku zboża	2 x 22

2.14. Urządzenia ładunkowe

I.p.	Lokalizacja	Przeznaczenie	Nazwa urządzenia
1.	przy torach 201 i 202	rozładunek wagonów na kraty	kraty
2.	przy torach 201 i 202	załadunek zboża	rękawy ładunkowe

Obsługa w/w urządzeń ładunkowych winna być dokonywana przez uprawnionych i przeszkolonych pracowników zgodnie z instrukcjami i dokumentacją techniczną. Urządzenie ładunkowe mogą być używane do prac ładunkowych wyłącznie, gdy są pełnosprawne i posiadają wszystkie przeglądy i badania określone w dokumentacji utrzymaniowej.

2.15. Wagi wagonowe

Lp.	Nazwa	Usytuowanie [oś wagi]	Długość pomostu [m]	Udźwig [t]
1.	waga statyczna	w torze nr 201 km 0,324	16	100

2.16. Bramy kolejowe

Na boczniczy znajduje się bramy wjazdowe usytuowane:

- w km 0,199 toru nr 201;
- w km 0,152 toru nr 202.
- w km. 0,558 toru 202a (brama wjazdowa do lokomotywowni)

Klucze od bram są w posiadaniu użytkownika boczniczy. Na czas obsługi punktów ładunkowych, użytkownik boczniczy otwiera bramę, zabezpieczając skrzydła bramy w skrajni przed samoczynnym jej zamknięciem. Po zakończonej obsłudze, skrzydła bramy są ponownie zamykane w położeniu nad torem.

2.17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki

Na terenie boczniczy VITERRA SILOS obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-69/k-02057, odmiana skrajni budowli „A” dla torów niezelektryfikowanych.

Dla taboru obowiązuje skrajnia zgodna z PN-70/K-02056.

Na boczniczy nie ma skrajników.

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

Skrajnia budowli nie jest zachowana dla:

- zasiek węgla przy torze nr 201;
- silos przy torze nr 201;
- rampa technologiczna przy torze nr 201;

Miejsca, w których występuje brak przepisowej skrajni są oznaczone tablicami ostrzegawczymi z napisem „Brak skrajni”, natomiast krawędzie samego obiektu są pomalowane pasami ostrzegawczymi (czarne ukośne pasy na żółtym tle).

2.19. Sygnały, wskaźniki i tablice

2.19.1. Dla przekazywania nakazów lub poleceń wykonania określonych czynności podczas pracy manewrowej na terenie bocznic kolejowej stosowane są sygnały:

- sygnał zamknięcia toru Z1 „Stój” – przekazywany przez tarczę zaporową przy torach zakończonych kozłem oporowym, ustawioną z prawej strony toru (patrzac w kierunku jazdy) przed zasypką piaskową,
- sygnały Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” dawane ręcznie i dźwiękowo przez uprawnione osoby,
- sygnał D1 „Stój” dawany przenośną tarczą zatrzymania (powierzchnia tarczy wykonana z materiałów odblaskowych),
- sygnały na taborze kolejowym,
- sygnały alarmowe.

2.19.2. Dla przekazywania nakazów lub poleceń nie objętych sygnałami oraz informacji związanych z manewrami na terenie bocznic kolejowej stosowane są wskaźniki:

- W7 „Wskaźniki ostrzegania” (przenośne - w przypadku prowadzenia robót na torze),
- W17 „Wskaźnik ukresu”,
- Z 1wg i Z 2wg usytuowane przy wadze wagonowej.

2.19.3. Dla przekazywania informacji i ostrzeżeń stosowane są tablice z napisem:

- „BRAK SKRAJNI” – przy wszystkich obiektach tzn. budynkach, murach, słupach itp. gdzie występuje brak skrajni budowli;
- „PUNKT ZDAWCZO-ODBIORCZY” usytuowana w międzytorzu torów nr 201 i 202.

2.20. Urządzenia i środki trakcyjne

Bocznic kolejowa nie posiada urządzeń i środków trakcyjnych.

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

Bocznicą kolejową nie jest wyposażona we własny ani dzierżawiony tabor kolejowy ani tabor kolejowy specjalny.

Na bocznicę nie ma urządzeń ani środków do jego utrzymania.

2.22. Środki łączności

2.22.1. Wykaz telefonów pracowników bocznicy:

- Administracja bocznicy - 61 292 04 39
- Pełnomocnik ds. transportu kolejowego - 795 812 176
- Kierownik elewatora - **884 206 707**

2.22.2. Wykaz telefonów jednostek PKP:

- Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu - 61 633 13 00
- Sekcja Eksploatacji Poznań Franowo - 61 633 73 40
- Dyżurny ruchu stacji Szamotuły: (61) 633 69 15

2.22.3. Wykaz telefonów alarmowych:

- Policja: 997 lub 112
- Straż pożarna: 998
- Pogotowie ratunkowe: 999.

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

3.1. Zasady ogólne

3.1.1. Ruch kolejowy pomiędzy stacją Szamotuły a bocznicą odbywa się na zasadach jazd manewrowych.

3.1.2. Podstawianie i zabieranie wagonów kolejowych na bocznicę VITERRA SILOS dokonywane jest przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego przy użyciu jego pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsadą i przez drużynę manewrową przewoźnika.

3.2. Wjazd składu manewrowego na bocznicę

3.2.1. Przedstawiciel przewoźnika (dyspozytor) zgłasza kierownikowi elewatora gotowość wjazdu na teren bocznicy.

3.2.2. Kierownik elewatora informuje przedstawiciela przewoźnika (dyspozytora) na który tor ma się odbyć wjazd. Wydaje polecenie pracownikowi bocznicy Viterra Silos otwarcia bramy wjazdowej i zgłasza dyżurnemu ruchu Sa możliwość wjazdu na teren bocznicy.

3.2.3. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, dyżurny ruchu stacji Szamotuły przekłada rozjazd nr 116 i uzależnioną z nim wykolejnicę Wk 102 i wyświetla sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na semaforze F1062.

3.2.4. Kierujący manewrami przewoźnika sprawdza właściwe położenie rozjazdu nr 118 i przekłada go w zależności od potrzeby wykonania pracy manewrowej.

3.2.5. Skład podstawiany na bocznicę jest pchany, a kierujący manewrami znajduje się na stopniu pierwszego wagonu w kierunku jazdy taboru.

3.2.6. Podczas wjazdu, kierujący manewrami na wysokości tablicy z napisem „PUNKT ZDAWCZO-ODBIORCZY”, zatrzymuje skład, schodzi ze stopnia wagonu, upewnia się, że brama wjazdowa bocznicy jest otwarta i wydaje maszyniście polecenie ponownego uruchomienia składu.

3.2.7. Zabroniona jest dalsza jazda na stopniach taboru, a kierujący manewrami lub na jego polecenie manewrowy, powinien poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy, a prędkość nie może przekraczać 5 km/h.

3.2.8. W przypadku potrzeby dokonania manewrów na terenie bocznicy, gdy jazdy manewrowe mają odbyć się na terenie bocznicy kierujący manewrami po uzgodnieniu z przedstawicielem użytkownika bocznicy wg jego wskazań z zachowaniem warunków bezpieczeństwa podaje sygnały

na uruchomienie składu manewrowego wykonując jazdy w celu odpowiedniego podstawienia wagonów.

3.3. Wyjazd składu manewrowego z bocznicy

- 3.3.1. Po dokonaniu czynności zdawczo-odbiorczych lub przeładunkowych, kierownik manewrów zgłasza gotowość wyjazdu z bocznicy dyżurnemu ruchu stacji Szamotuły.
- 3.3.2. Po uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu i sprawdzeniu czy brama wyjazdowa jest otwarta, wydaje polecenie uruchomienia składu manewrowego maszyniście pojazdu trakcyjnego do sygnalizatora Tm 116.
- 3.3.3. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, dyżurny ruchu obsługuje z pulpitu nastawczego rozjazd nr 116 i uzależnioną z nim wykolejnicę Wk 102 w położenie umożliwiające jazdę z bocznicy na stację.
- 3.3.4. W dalszej kolejności dyżurny ruchu wyświetla sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na sygnalizatorze Tm 116.
- 3.3.5. Po minięciu składu manewrowego styku izolowanego rozjazdu nr 116, następuje samoczynne rozwiązanie drogi przebiegu manewrowego.

4. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicy kolejowej

- 4.1.1. Przekazywanie wagonów między licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, a użytkownikiem bocznicy dokonywane jest na punkcie zdawczo-odbiorczym na podstawie zawartej umowy przewozowej lub innej umowy cywilno-prawnej.
- 4.1.2. Po podstawieniu wagonów na tory zdawczo-odbiorcze drużyna manewrowa, która dokonała podstawienia zobowiązana jest zabezpieczyć podstawione wagony przed zbiegnięciem poprzez podłożenie pod skrajne koła wagonów płozów hamulcowych. Za wyjecie spod kół wagonów płozów hamulcowych odpowiedzialna jest ta drużyna manewrowa, która wagony z tego punktu zabiera.
- 4.1.3. Przekazywanie wagonów między licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, a użytkownikiem bocznicy odbywa się na torach zdawczo-odbiorczych nr 201 i 202.
- 4.1.4. Wagony na i z punktu zdawczo-odbiorczego podstawiane są lokomotywą licencjonowanego przewoźnika kolejowego przez jego drużynę manewrową.
- 4.1.5. Jednorazowo przewoźnik może podstawić na tory bocznicy skład manewrowy w ilości 49 wagonów czteroosiowych.

4.2. Liczba obsłóg i czas ich wykonywania

- 4.2.1. Bocznica może być obsługiwana przez każdego licencjonowanego przewoźnika kolejowego w oparciu o plan obsługi bocznicy lub w oparciu o indywidualne uzgodnienia obsługi na podstawie stosownej umowy.
- 4.2.2. Ilość planowych obsłóg bocznicy VITERRA SILOS ustalana jest z obsługującymi bocznice przewoźnikami kolejowymi.
- 4.2.3. Przedmiotowy plan obsługi bocznicy powinien być aktualizowany przy każdorazowej korekcie do rocznego rozkładu jazdy pociągów.
- 4.2.4. Obsługą planową bocznicy jest obsługa dokonywana w terminie ustalonym w planie obsługi. Czas obsługi bocznicy określa się w pełnych godzinach. Poza planem obsługi bocznicy wagony mogą być podstawiane za obopólną zgodą przewoźnika i użytkownika bocznicy. Gdy obsługa planowa nie została wykonana, a opóźnienie nie przekracza dwóch godzin liczonych od ostatniej godziny planowej obsługi, obsługę uważa się za planową.
- 4.2.5. Ograniczeń co do pory obsługi bocznicy nie ma. Tory zdawczo-odbiorcze w okresie złej widoczności i w porze nocnej, są oświetlone elektrycznie przez użytkownika bocznicy.

4.3. Masa hamująca składów manewrowych

Dla składów manewrowych z czynnym hamulcem zespolonym należy przyjąć dla drogi hamowania 400 m i szybkości do 5 km/h – 8 % 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 2 wagony czteroosiowe.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Dopuszczalny nacisk osi na szynę na wszystkich torach bocznicy kolejowej wynosi 196 kN.

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

- 4.5.1. Na bocznice nie mogą wjeżdżać lokomotywy trakcji elektrycznej z uwagi na to, że tory nie są zelektryfikowane. Mogą wjeżdżać lokomotywy trakcji spalinowej wszystkich serii o nacisku osi na szynę nie wyższym niż 196 kN.
- 4.5.2. Ze względu na geometrię układu torowego nie ma żadnych ograniczeń.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej

- 4.6.1. Na bocznice mogą wjeżdżać lokomotywy posiadające świadectwo sprawności technicznej pojazdów kolejowych.
- 4.6.2. Nie ma ograniczeń co do przewoźników.

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

- 4.7.1. Bocznica nie posiada własnych pojazdów kolejowych.

5. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

5.1. Podział bocznicy kolejowej na rejony manewrowe

- 5.1.1. Teren bocznicy kolejowej stanowi jeden rejon manewrowy, w którym można wykonywać pracę manewrową przy użyciu jednej lokomotywy manewrowej.
- 5.1.2. Zakres wykonywanej pracy manewrowej obejmuje: wjazd i wyjazd składów manewrowych na punkty przeładunkowe.

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

- 5.2.1. Czynności manewrowe należy wykonać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi i taboru. Zachowanie bezpieczeństwa zależy od:
 - 1) wzrokowej obserwacji drogi przebiegu,
 - 2) przeszkód na drodze przebiegu,
 - 3) stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków i okoliczności.
- 5.2.2. Na bocznicy ustanawia się maksymalną prędkość jazd do **5 km/h**;
- 5.2.3. Przejazd przez pomost wagi wagonowej do **5 km/h**;
- 5.2.4. Przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu do stojącego taboru oraz podczas przejeżdżania obok miejsc, gdzie pracują ludzie prędkość jazd nie może przekraczać **3 km/h**.
- 5.2.5. Prędkość pchanych wagonów do **3 km/h**.
- 5.2.6. W czasie złych warunków atmosferycznych (burza, zamieć śnieżna, mgła, gołoledź) a także w każdym przypadku braku należytej widoczności, należy

zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

5.3. **Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej**

- 5.3.1. Na bocznicy praca manewrowa wykonywana jest metodą odstawczą.
- 5.3.2. Wykonywanie manewrów systemem odrzutów jest zabronione.
- 5.3.3. Przed każdym ruszeniem lokomotywą na torze bocznicy należy bezwzględnie podać sygnał Rp1 „Bacność”.
- 5.3.4. Pracownicy wykonujący jazdy manewrowe obowiązani są dokładnie znać i stosować dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej jak również ściśle przestrzegać obowiązujących ograniczeń miejscowych i postanowień ujętych w niniejszym *Regulaminie*.

5.4. **Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym**

- 5.4.1. Ze względów eksploatacyjnych lokomotywa manewrowa powinna być usytuowana na początku lub na końcu składu manewrowego.
- 5.4.2. Podczas manewrów wykonywanych na pochyleniu nie większym niż 2,5 ‰ pojazd trakcyjny może znajdować się w środku składu manewrowego.
- 5.4.3. Na torach na spadku lokomotywa musi znajdować się od strony spadku. Odstępstwem od tej zasady jest przypadek gdy lokomotywa spycha wagony na tor zakończony kołłem oporowym, z braku możliwości objazdu lokomotywy po wykonanej pracy manewrowej.

5.5. **Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw**

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

5.6. **Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie**

- 5.6.1. Obsadę i wyposażenie lokomotywy manewrowej, dokonującej obsługi bocznicy i wykonującej na bocznicy prace manewrowe, określają przepisy

wewnętrzne przewoźnika kolejowego oraz zarządcy infrastruktury kolejowej.

- 5.6.2. W czasie wykonywania manewrów, maszyniście nie wolno wyręczać się w obsłudze lokomotywy innymi pracownikami.
- 5.6.3. Prawo do przebywania w kabinie maszynisty mają pracownicy drużyny manewrowej oraz pracownicy nadzoru.
- 5.6.4. W czasie jazdy drużyna manewrowa powinna zająć miejsce w kabinie maszynisty lub na pomoście lokomotywy. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych na lokomotywę jest zabronione.
- 5.6.5. W czasie przerw w pracy, gdy na pojeździe trakcyjnym nie ma maszynisty, lokomotywa powinna być zabezpieczona przed uruchomieniem przez osoby nieuprawnione, a kabina maszynisty zamknięta na klucz.

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

- 5.7.1. Drużyna manewrowa przewoźnika składa się z kierownika manewrów, którym jest ustawiacz i ewentualnie manewrowy. Obowiązki manewrowego przejmuje ustawiacz.
- 5.7.2. Drużyna manewrowa wyposażona jest w przybory sygnałowe, radiotelefony oraz odzież i sprzęt ochrony osobistej.
- 5.7.3. O składzie drużyny trakcyjnej i manewrowej decyduje przewoźnik obsługujący bocznicę, który zapewnia osoby niezbędne do wykonywania manewrów na boczniczy.
- 5.7.4. VITERRA SILOS nie zatrudnia pracowników drużyny manewrowej.

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

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

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

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 dwuosiove lub 2 wagony czterosiove.

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

- 5.10.1. Na terenie bocznicy dopuszcza się przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.
- 5.10.2. W przypadku przetaczania wagonu pojazdem drogowym (ciągnikiem) należy przestrzegać następujących zasad:
- podczas przetaczania wagonu, ciągnik musi znajdować się na zewnątrz toru,
 - lina użyta do ciągnięcia musi mieć długość przynajmniej 2,5 m,
 - linę należy założyć na hak przy wagonie od strony ciągnika,
 - kierujący ciągnikiem nie może być jednocześnie kierującym manewrami,
 - pracownicy zatrudnieni przy manewrowaniu, powinni być rozstawieni po stronie wagonu, po której znajduje się ciągnik,
 - przed uruchomieniem taboru, kierowca podaje sygnał dźwiękowy „Bacność”,
 - prędkość przetaczania nie może przekraczać 3 km/h,
 - żaden pracownik nie może znajdować się między wagonem a ciągnikiem przy linie oraz między wagonem a rampą.
- 5.10.3. W przypadku przetaczania wagonów przy pomocy podciągarki należy przestrzegać następujących zasad:
- koła zębate i części ruchome podciągarki powinny być osłonięte,
 - stanowisk podciągarki powinno być tak umieszczone i urządzone, aby obsługujący urządzenie miał zapewnione najlepsze pole widzenia,
 - podciąganie wagonów odgradzonych od podciągarki innymi wagonami jest zabronione,
 - liny służące do przetaczania wagonów powinny być codziennie sprawdzane, a raz na 6 miesięcy powinny być badane na wytrzymałość,
 - dla każdej liny powinna być założona książka, w której notuje się wyniki badań,
 - używanie lin, które w wyniku codziennego przeglądu lub okresowych badań zostały uznane za niezdatne do użytku jest zabronione,
 - kąt odchylenia liny od osi podciągarki nie powinien przekraczać 30°,
 - pracownicy zatrudnieni przy przetaczaniu wagonów powinni znajdować się obok liny,

- porozumiewanie się między obsługą podciągarki a pracownikami zaczepiającymi linę powinno być dokonywane przy pomocy umownej sygnalizacji optycznej,
- pracownicy zatrudnieni przy zaczepianiu i odczepianiu liny powinni być wyposażeni we wzmocnione rękawice.

Uwaga! Nie wolno zaczepiać liny za hak zarzutowy wagonu.

5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

- 5.11.1. Zwrotnice nastawiane ręcznie na boczniczy przestawiane są przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
- 5.11.2. Przygotowanie dróg przebiegu polega na przełożeniu zwrotnic rozjazdów w zamierzonym kierunku i sprawdzeniu czy nie ma przeszkód do jazdy.
- 5.11.3. Sprawdzenie, czy nie ma przeszkód do wykonania zamierzonej jazdy manewrowej po torze należy do drużyny manewrowej przewoźnika.

5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie

- 5.12.1. Za właściwe odczewanie płozów hamulcowych i całościową gospodarkę nimi odpowiada wyznaczony pracownik użytkownika boczniczy.
- 5.12.2. Płozy hamulcowe są oznaczone skrótem użytkownika boczniczy „VS” oraz nr ewidencyjnym.
- 5.12.3. Za właściwe użytkowanie płozów hamulcowych odpowiedzialny jest kierujący manewrami.
- 5.12.4. Na terenie boczniczy stosuje się płozy hamulcowe typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony, do szyn typu S42, S49.
- 5.12.5. Płozy hamulcowe nieużyte do zabezpieczenia wagonów, po zakończeniu pracy manewrowej należy składować na stojakach. Zabrania się wywożenia płozów hamulcowych poza teren boczniczy.
- 5.12.6. Do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem nie wolno używać płozów hamulcowych:
 - pogiętych i zwichrowanych,
 - z urwanym językiem,
 - bez uchwytu,
 - z poluzowanym lub urwanym koziółkiem,
 - z widocznym uszkodzeniem.

- 5.12.7. W przypadku zauważenia uszkodzonych płozów hamulcowych, kierujący manewrami obowiązany jest przekazać je wyznaczonemu pracownikowi boczniczy i żądać wydania w zamian nowych.
- 5.12.8. Za stan techniczny odpowiedzialny jest pracownik administracyjny boczniczy – Kierownik elewatora.
- 5.12.9. Płozy hamulcowe znajdują się w stojaku umieszczonym przy bramie kolejowej obok toru nr 201w ilości 6 szt. Opisane są nr 101-106 oraz cechami boczniczy.
- 5.12.10. Płozy należy zakładać na szynę w taki sposób, ażeby jedna z warg przylegała ściśle do główki szyny od strony wewnętrznej a podeszwa płoza objęła w całości główkę szyny.
- 5.12.11. Płozów nie wolno zakładać w następujących miejscach:
- na opornicy rozjazdu przed przylegająca do niej iglicą;
 - na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów;
 - na zewnętrznym toku szynowym, gdy tor znajduje się w łuku;
 - na szynie spłaszczonej lub ze spływami.

5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

- 5.13.1. Zabezpieczenie wagonów podstawianych na punkty przeładunkowe lub na postój na torach boczniczy należy do obowiązków pracownika drużyny manewrowej. Zabezpieczenie wykonuje się hamulcem ręcznym i płozami hamulcowymi należącymi do boczniczy.
- 5.13.2. Zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy dokonać przez sprzęgnięcie ze sobą (jeżeli wagony stoją w grupie) oraz wyłożenie płoz pod koła skrajnych wagonów.
- 5.13.3. Do zabezpieczenia taboru należy stosować sprawne technicznie płozy hamulcowe. Jako zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem nie wolno używać kawałków żelaza, drewna lub innych przedmiotów, a także uszkodzonych płozów hamulcowych.
- 5.13.4. Zdjęcie zabezpieczenia wagonów (odhamowanie wagonów , zdjęcie płozów hamulcowych) przy obsłudze toru przeładunkowego należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego, który zabiera wagony z tego toru.

6. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

- 6.1.1. Organizacja pracy manewrowej, nadzór nad jej wykonywaniem oraz zarządzanie manewrami należy do Kierownika manewrów licencjonowanego przewoźnika kolejowego, dokonującego w danym dniu obsługi przedmiotowej bocznicy.
- 6.1.2. Kierownikiem manewrów na bocznicy jest Ustawiacz.
- 6.1.3. Bez polecenia Ustawiacza nie wolno wykonywać żadnego ruchu manewrowego. Wszelkie ruchy manewrowe na bocznicy wykonywane są tylko na polecenie Ustawiacza.
- 6.1.4. Przed przystąpieniem do pracy manewrowej Ustawiacz, jako kierujący manewrami na bocznicy powinien:
 - zgłosić się u nadzorującego manewry celem omówienia zakresu pracy manewrowej;
 - obejść cały rejon manewrowy i sprawdzić, czy nie ma przeszkód do wykonywania pracy manewrowej;
 - sprawdzić, czy płozy hamulcowe są na właściwym miejscu, a teren w porze nocnej jest prawidłowo oświetlony;
 - sprawdzić prawidłowe działanie zwrotnic;
 - zapoznać maszynistę z planem pracy manewrowej.
- 6.1.5. Przed podaniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, ustawiacz powinien osobiście sprawdzić, czy droga przebiegu jest należycie przygotowana oraz czy nie ma przeszkód do jazdy.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznicy VITERRA SILOS należy:

- zabieranie wagonów z torów ogólnodostępnych zarządcy infrastruktury i podstawiania ich na punkt zdawczo-odbiorczy;
- zabieranie wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego i podstawianie ich na tory ogólnodostępne.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy.

- 6.3.1. Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z punktu ładunkowego drużyna manewrowa przewoźnika powiadamia pracowników dokonujących czynności ładunkowe o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.

6.3.2. 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 ładunku,
- 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
- 3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- 4) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru,
- 5) sprawdzić czy przy torach przeładunkowych nie znajduje się jakiś ładunek w skrajni taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:
 - a) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt. b),
 - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuźczeń, kamienie, ziarna itp.),
- 6) upewnić się, że wagony stojące na torach przeładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

6.3.3. 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.

6.4. **Ważenie taboru kolejowego**

6.4.1. Na bocznicy VITERRA SILOS dokonuje się ważenia wagonów na żądanie kierownika elewatora lub wyznaczonego przez niego uprawnionego pracownika użytkownika bocznicy.

6.4.2. Waga jest statyczna, zatem czynności te mogą być wykonywane tylko podczas postoju taboru na pomoście wagi.

6.4.3. Długość pomostu wagi wynosi 16 m.

6.4.4. Czynności ważenia wagonów dokonuje uprawniony pracownik użytkownika bocznicy.

6.4.5. Przejazd lokomotywy i taboru przez pomost wagi dozwolony jest z prędkością maksymalną do 5 km/h.

6.5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

6.5.1. Przygotowanie bocznic do pracy w warunkach zimowych należy do obowiązków użytkownika bocznicy.

6.5.2. Przed okresem zimowym tj. do 15 listopada, w wyznaczonym miejscu winny być zgromadzone następujące materiały i sprzęt:

- piasek do posypywania dróg dojazdu i międzytorzy;
- sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać.

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

6.5.4. Użytkownik bocznicy wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.

6.5.5. 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.

6.5.6. Kierujący akcją zimową w zakresie utrzymania przejezdności torów bocznic jest kierownik elewatora.

6.5.7. 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.

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

6.6.1. Wstęp na teren bocznic jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.

6.6.2. Pracownik bocznic powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas przebywania na terenie bocznic i wykonywania swych obowiązków.

6.6.3. Każdy pracownik zatrudniony na boczniczy powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie.

6.6.4. Zabrania się pracownikom boczniczy:

- chodzenia po torach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika;
- przechodzenia pod taborem lub po zderzakach;
- chodzenia pomiędzy taborem a maszynami drogowymi podczas czynności ładunkowych itp.;
- przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem;
- zbliżania się w skrajnię będących w ruchu wagonów;
- przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10 m;
- przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 m;
- wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu;
- jazdy na taborze podczas manewrów na torach boczniczy;
- chodzenia po materiałach zbożowych na międzytorzach lub pozostawionych po dokonywanych robotach;
- jazdy wszelkimi pojazdami (rower, motocykl, wózek akumulatorowy) po międzytorzach i ścieżkach przy torze;
- chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej;
- chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.

6.6.5. Wchodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor.

6.6.6. Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą, prostopadle do osi toru.

6.6.7. Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.

6.6.8. Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej przy przetaczaniu wagonów na torach boczniczy:

- przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe zażądać przerwania tych czynności i zabezpieczyć ładunki znajdujące się w wagonach przed uszkodzeniami, które mogą powstać podczas manewrów;
- zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i wózków;
- zażądać zamknięcia drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych;
- sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;

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

7. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego

7.1. Przyjmowanie wagonów.

- 7.1.1. Przekazywanie przez przewoźnika wagonów ładownych i próżnych przeznaczonych dla bocznic VITERRA SILOS odbywa się na torach zdawczo-odbiorczych nr 201 i 202.
- 7.1.2. Ze strony przewoźnika wagony przekazuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznic, a ze strony bocznic wagony przyjmuje upoważniony pracownik użytkownika bocznic.
- 7.1.3. Wagony przekazywane są przez przewoźnika za wykazem zdawczym. W wykazach muszą być zamieszczone pełne numery przekazywanych wagonów. Po dokonaniu przekazania wagonów jeden egzemplarz wykazu otrzymuje przedstawiciel bocznic.
- 7.1.4. 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 kontenerach,
 - czy wagony są prawidłowo załadowane,
 - czy nieaktualne napisy i nalepki zostały usunięte,
 - zgodność numerów wagonów z wykazem zdawczym,
 - 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.
- 7.1.5. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości, braki, uszkodzenia wagonów należy odnotować w wykazie zdawczym w rubryce „uwagi” potwierdzając zapis podpisem zdającego i przyjmującego na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego.
 - 7.1.6. Przy przekazywaniu przesyłek celnych winna być umieszczona adnotacja w wykazach zdawczych o następującej treści: „Przesyłka do oclenia - rozładunek tylko w obecności funkcjonariusza celnego”.

- 7.1.7. W razie stwierdzenia częściowego braku lub uszkodzenia ładunku przedstawiciel boczniczy żąda komisyjnego ustalenia stanu przesyłki z przedstawicielem przewoźnika oraz sporządzenia odpowiedniego protokołu z ustalenia stanu przesyłki, którego kopię otrzymuje przedstawiciel boczniczy.
- 7.1.8. Wszystkie wagony ładowne, które powinny przybyć na bocznicę plombowane plombami nadawcy, a przybyłe bez plomb, z plombami nieczytelnymi lub zmienionymi, np. plombami stacji pośrednich, powinny być otwarte komisyjnie celem sprawdzenia przesyłki. Wynik sprawdzenia należy potwierdzić protokolarnie.
- 7.1.9. Obowiązek odnotowywania usterek stanu technicznego wagonów jest związany z odpowiedzialnością użytkownika boczniczy, z której wynika, że wszelkie usterki, z którymi wagony próżne i ładowne przybyły na bocznicę, a które nie zostały odpisane w wykazie zdawczym obciążają użytkownika boczniczy.
- 7.1.10. W przypadku niestawienia się upoważnionego pracownika użytkownika boczniczy w czasie wyznaczonym na obsługę celem przyjęcia podstawionych wagonów - przesyłek, przedstawiciel przewoźnika odnotowuje w wykazie zdawczym nieobecność przedstawiciela boczniczy i pozostawia wagony na torach zdawczo-odbiorczych. W takim przypadku przy jakichkolwiek nieprawidłowościach przy podstawionych wagonach użytkownik boczniczy nie może wnosić roszczeń w stosunku do przewoźnika.
- 7.1.11. Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla boczniczy oraz po podpisaniu wykazu zdawczego przez przedstawiciela stron, za stan wagonów odpowiada użytkownik boczniczy.
- 7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych.**
- 7.2.1. Przekazywanie wagonów gotowych do zabrania przez przewoźnika próżnych i ładownych odbywa się na torach zdawczo-odbiorczych nr 201 i 202.
- 7.2.2. Ze strony użytkownika boczniczy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony przewoźnika wagony przyjmuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi boczniczy.
- 7.2.3. Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie wykazów zdawczych- „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania" sporządzonego przez przedstawiciela użytkownika boczniczy.
- 7.2.4. Sporządzone zawiadomienie wyznaczony pracownik użytkownika boczniczy doręcza wraz z dokumentami przewozowymi ustawiaczowi przewoźnika.
- 7.2.5. Pracownik ten potwierdza odbiór zawiadomienia wpisując na wszystkich egzemplarzach datę i godzinę doręczenia i podpisując się.
- 7.2.6. Przyjmujący wagony 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 przez pracowników użytkownika boczniczy,
- części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
- numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadanym zawiadomieniem.

7.2.7. Wszelkie usterki i nieprawidłowości powinny być odnotowane na wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia i podpisane przez obie strony, tj. zdającego i przyjmującego. Jeden egzemplarz pozostaje dla boczniczy, dwa zabiera pracownik przewoźnika.

8. Zagadnienia dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych

Na boczniczy nie wykonuje się kolejowych przewozów towarów niebezpiecznych.

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

- 9.1. Utrzymanie boczniczy pod względem przydatności do eksploatacji należy do obowiązków pracowników użytkownika boczniczy, nad którymi nadzór sprawuje kierownik elewatora.
- 9.2. Do prac związanych z utrzymaniem boczniczy wchodzi:
- konserwacja;
 - przeglądy bieżące;
 - remonty średnie;
 - remonty kapitalne nawierzchni i podtorza.
- 9.3. Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:
- usuwanie śniegu i lodu;
 - smarowanie, dokręcanie śrub.
- 9.4. Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń należy:
- wymiana pojedynczych złącz;
 - usuwanie wybojów;
 - podnoszenie osiadłego toru;
 - nasuwanie boczne toru;
 - poprawianie uchyleń szyn;
 - nasuwanie szyn odpełzłych;

- miarkowanie luzów;
 - odwodnienie toru;
 - odchwaszczanie;
 - oprofilowanie podsypki;
 - wymiana podkładów.
- 9.5. Ponadto do prac bieżącego utrzymania należy również konserwacja i naprawa sygnałów na kozłach oporowych oraz wskaźników na zwrotnicach.
- 9.6. 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.
- 9.7. Remonty kapitalne polegają na całkowitej wymianie części składowych nawierzchni lub niektórych jej elementów
- 9.8. Przynajmniej raz w roku użytkownik bocznicy dokona badania (przez upoważnione osoby) stanu technicznego torów bocznicy.
- 9.9. Podczas wykonywania robót na bocznicy związanych z utrzymaniem torów i rozjazdów należy przestrzegać następujących postanowień:
- roboty mogą być wykonywane tylko przez upoważnionych i odpowiednio przygotowanych pracowników;
 - jeżeli roboty mają być wykonywane bez naruszania ciągłości ruchu, zatrudnieni przy tych robotach pracownicy muszą być przepisowo zabezpieczeni w sposób określony przepisem wewnętrznym oraz nadzorowani przez specjalnego pracownika z odpowiednimi kwalifikacjami, jeżeli roboty mają być wykonywane przy zamkniętym torze, odcinek toru lub tor objęty robotami powinien być osygnalizowany zgodnie z postanowieniami przepisu wewnętrznego Zasady i wymagania prowadzenia manewrów oraz sygnalizacji na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterra Silos Sp. z o.o. tj. z obu stron miejsca robót powinna znajdować się tarcza zatrzymania D1;
 - przed przystąpieniem do robót, użytkownik bocznicy powiadamia PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu, Sekcję Eksploatacji Poznań Franowo oraz zainteresowanych przewoźników o zakresie wykonywanych prac, przewidywanym terminie ich zakończenia oraz o wynikających z tego tytułu obostrzeniach.
- 9.10. Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej, powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.
- 9.11. Sprawy utrzymaniowe torów bocznicowych i nadzór nad ich stanem technicznym reguluje przepis wewnętrzny: Zasady i wymagania utrzymania nawierzchni kolejowej, budowli inżynierskich na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterra Silos Sp. z o.o.
- 9.12. Odpowiedzialność za stan techniczny bocznicy ponosi jej użytkownik.

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

- 10.1. Manewry na bocznicy wykonywane są przez pracowników zatrudnionych przez licencjonowanego przewoźnika obsługującego bocznice VITERRA SILOS.
- 10.2. Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu manewrów na bocznicy, posiadający potwierdzone świadectwem egzaminu kwalifikacyjnego kwalifikacji: ustawiacza, manewrowego, maszynisty – obowiązani są poddawać się doskonaleniu zawodowemu i egzaminom okresowym.
- 10.3. Egzaminy okresowe pracownicy obowiązani są składać nie rzadziej niż raz na cztery lata.
- 10.4. Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności, pracownicy ci powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
- 10.5. Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy.
- 10.6. Prowadzenie doskonalenia zawodowego oraz przeprowadzanie egzaminów okresowych pracowników zlecane jest podmiotom zewnętrznym
- 10.7. Pracownicy muszą posiadać zdolność fizyczną i psychiczną do pracy na zajmowanym stanowisku, potwierdzona zaświadczeniem lekarskim wydanym przez uprawnionego lekarza z kolejowego ośrodka medycyny pracy oraz poddawać się badaniom okresowym i kontrolnym przez uprawnionego do takich badań lekarza w wyznaczonych terminach.
- 10.8. Na bocznicy należy prowadzić wykaz pracowników podlegających doskonaleniu zawodowemu (pouczeniom okresowym) i dokumentację dotyczącą odbywania takiego doskonalenia (dziennik pouczeń okresowych) oraz rejestr egzaminów pracowników.
- 10.9. Dokumenty stwierdzające przydatność pracownika do pracy na stanowisku związanym z transportem kolejowym na bocznicy powinny znajdować się w aktach osobowych pracownika.
- 10.10. Pracownicy związani z transportem kolejowym na bocznicy i wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego na stanowiskach:
 - maszynisty;

- ustawiacza;
- manewrowego;
- toromistrza

powinni spełniać warunki określone w Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.

11. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy

11.1. Obowiązki maszynisty

- przed przystąpieniem do pracy winien sprawdzić stan techniczny lokomotywy zgodnie z instrukcją wewnętrzną;
- dokonuje czynności bieżącej konserwacji;
- przed przystąpieniem do pracy zostaje zapoznany przez ustawiacza z planem pracy manewrowej;
- wykonuje swoje obowiązki zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu i instrukcji wewnętrznej.

11.2. Obowiązki ustawiacza

- zapoznaje się z sytuacją zajętości torów;
- przyjmuje polecenia wykonania pracy manewrowej od kierownika bocznicy;
- zleca przygotowanie dróg przebiegu manewrowemu;
- sprawdza wykonanie przygotowania drogi poprzez wzrokową ocenę położenia zwrotnic leżących w drodze przebiegu;
- poleca wykonanie czynności manewrowych manewrowemu lub wykonuje je sam informując o tym manewrowego;
- poleca zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem.

11.3. Obowiązki manewrowego

- przygotowuje drogi przebiegu zlecone przez ustawiacza;
- wykonuje czynności manewrowe zlecone przez ustawiacza;
- zabezpiecza wagony przed zbiegnięciem.

11.4. Obowiązki toromistrza (osoby z uprawnieniami „Prawo budowlane”)

- dokonuje obchodu torów i oględzin rozjazdów zgodnie z instrukcją utrzymania infrastruktury kolejowej;
- wykonuje konserwacje i przeglądy bieżące;

- smaruje części trące, dokręca śruby i wkręty;
- utrzymuje na bieżąco tory i rozjazdy, nadzorując prace wykonane przez podległych pracowników.

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

1. Na bocznicy kolejowej VITERRA SILOS obowiązuje Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, na bocznicach kolejowych użytkowanych przez Viterra Silos Sp. z o.o., opracowana na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r..
2. Celem instrukcji jest zapewnienie wysokiego poziomu stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego – przede wszystkim poprzez:
 - a) ustalanie i wykonywanie środków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe,
 - b) określenie jednolitego i prawidłowego trybu postępowania po zaistnieniu wypadku lub incydentu kolejowego,
 - c) bieżący monitoring w zakresie kształtowania:
 - ilości oraz przyczyn powstawania wypadków i incydentów kolejowych,
 - innych wskaźników określających stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - d) wykonywanie audytów wewnętrznych w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

12.1. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi na terenie bocznicy kolejowej

- 12.1.1. W razie załabnięcia lub zranienia osoby na terenie bocznicy pracownik, który to spostrzegł lub został o tym poinformowany, obowiązany jest, w miarę posiadanych możliwości, udzielić poszkodowanemu pierwszej pomocy względnie zapewnić jej udzielenia pomocy przez inną osobę, a w razie potrzeby i pomocy lekarskiej, jeżeli tego jeszcze nie zrobiono. Jeżeli zajdzie taka potrzeba, należy wezwać karetkę pogotowia ratunkowego.
- 12.1.2. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy, należy zatrzymać ten pojazd, wezwać niezwłocznie pogotowie ratunkowe oraz powiadomić kierownika bocznicy. Do czasu przybycia przedstawiciela organów Prokuratury nie wolno nic dotykać ani zmieniać a wszelkie ślady

znajdujące się w pobliżu należy zabezpieczyć przed naruszeniem i zatarciem.

12.1.3. O każdym, nawet najdrobniejszym urazie doznanym w czasie pracy należy powiadomić swojego przełożonego, a miejsce wypadku zabezpieczyć do czasu przybycia zespołu powypadkowego.

12.2. Postępowanie w razie wypadku z pojazdem kolejowym na terenie bocznicy

12.2.1. Przez wypadek kolejowy rozumie się niezamierzone, nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska.

12.2.2. Poważny wypadek – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym podobnym zdarzeniem:

- z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub
- powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro, mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem.

12.2.3. Incydent kolejowy – niezamierzone zdarzenie inne niż wypadek kolejowy, związane z ruchem pojazdu kolejowego i mające wpływ na bezpieczeństwo jego ruchu.

12.2.4. Do wypadków i wydarzeń wynikających z eksploatacji bocznicy w szczególności zalicza się:

- kolizje;
- wykolejenia;
- zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
- pożar pojazdu kolejowego.
- Użytkownik bocznicy jest obowiązany pisemnie zawiadomić o wypadku właściwe dla miejsca wypadku następujące podmioty:

12.2.5. Użytkownik bocznicy jest obowiązany pisemnie zawiadomić o wypadku właściwe dla miejsca wypadku następujące podmioty:

- Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego poprzez oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego;
- Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- W zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwą miejscowo:

- Prokuraturę Rejonową,
- Komendę Policji,
- Jednostkę Żandarmerii Wojskowej.

Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji.

12.2.6. Zadaniem komisji prowadzącej postępowanie w sprawach zdarzeń jest ustalenie:

- okoliczności zdarzenia;
- przyczyn zdarzenia;
- wniosków zapobiegawczych.

12.2.7. W zależności od okoliczności i skutków zdarzenia postępowanie prowadzi:

- komisja miejscowa – w sprawach zdarzeń powstałych podczas prac manewrowych oraz poważnych wypadków lub wypadków polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory oraz wskakiwania i zeskakiwania z taboru;
- komisja zakładowa – w sprawach pozostałych wypadków.

12.2.8. Komisja miejscowa prowadzi postępowanie w sprawach należących do właściwości komisji zakładowej do czasu podjęcia postępowania przez tę komisję.

12.2.9. Skład komisji miejscowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, w których pracownicy, infrastruktury lub pojazdów kolejowych uczestniczyli w zdarzeniu.

12.2.10. Przewodniczącym komisji powypadkowej miejscowej jest przedstawiciel właściciela bocznicy.

12.2.11. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia komisji kolejowej nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia i zdrowia osób poszkodowanych w zdarzeniu lub mające na celu uniknięcie np. katastrofy ekologicznej.

12.2.12. Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na bocznicy, musi znać przepisy i instrukcje w zakresie BHP, obowiązujące na zajmowanym stanowisku. Pracownicy są obowiązani przestrzegać postanowień regulaminu pracy bocznicy, innych regulaminów wewnątrzzakładowych, przepisów i instrukcji oraz stosować odpowiednie środki zapewniające właściwe warunki BHP w zakładzie i na stanowiskach pracy.

12.2.13. Odpowiedzialnym za stan BHP jest kierownik elewatora a nad zapewnieniem właściwych warunków Bhp czuwa inspektor BHP.

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

Zarządca infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicą kolejową jest połączona: PKP PLK S.A.	
Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu (sekretariat)	61 633 13 00
Sekcja Eksploatacji Poznań Franowo	61 633 73 40
Dyżurny ruchu stacji Szamotuły	61 633 31 36 61 633 36 91
Dyspozytor zakładowy	61 633 69 15
Użytkownik boczniczy VITERRA SILOS	
Viterra Silos Sp. z o.o., ul. Portowa 4, 82-300 Elbląg	601 702 941
Kierownik elewatora	884 206 707
Pełnomocnik ds. transportu kolejowego	795 812 176

Przewoźnik kolejowy nr 1: Rail Polska Sp. z o.o.	
Rail Polska Sp. z o.o. z/s w Warszawie, ul. Willowa 8/10, lok. 11, 00-790 Warszawa	22 646 54 67
Dyspozytor zakładowy	601 491 073
Przewoźnik nr 2:	

14. Postanowienia końcowe

14.1. Rozdzielnik *Regulaminu*

Niniejszy *Regulamin* opracowano w 7 (siedmiu) jednobrzmiących egzemplarzach, które przekazano następującym podmiotom:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu - 2 egz.
- VITERRA SILOS - 3 egz.
- Urząd Transportu Kolejowego - 1 egz.
- Przewoźnik kolejowy - 1 egz.

14.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści *Regulaminu*

1. Zmiany w zakresie dotyczącym współpracy użytkownika boczniczy kolejowej z zarządcą infrastruktury kolejowej powinny być przedstawione do uzgodnienia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładowi Linii Kolejowych w Poznaniu.

2. Dozwolona jest wymiana poszczególnych kart niniejszego *Regulaminu* lub jego załączników jak również, w przypadku większych zmian, opracowania nowych kart *Regulaminu*, przy czym treść zmian wprowadzonych do niego winna być przesłana do uzupełnień wszystkim posiadaczom poszczególnych jednobrzmiących egzemplarzy *Regulaminu*.
3. Nieaktualną treść *Regulaminu* należy skreślić kolorem czerwonym w taki sposób, aby unieważniony zapis można było odczytać. Poprawki należy nanosić czytelnie w sposób trwały, każdą zmianę w tekście oznaczyć na marginesie strony kolejnym numerem w kolorze czerwonym w kółku, zgodnie z numerem bieżącym wpisanym skorowidzu zmian i uzupełnień.
4. Wszelkie zmiany i uzupełnienia winny być na bieżąco wnoszone do *Regulaminu* przez kierownika bocznicy.
5. Treść wprowadzonej zmiany lub uzupełnienia należy podać do wiadomości zainteresowanym pracownikom za pokwitowaniem (podpisem).

14.3. **Obowiązek przyjęcia treści *Regulaminu* do wiadomości i stosowania**

1. Treść *Regulaminu* powinni przyjąć do wiadomości wszyscy pracownicy związani z pracą eksploatacyjną i utrzymanią bocznicy.
2. Za przyjęcie *Regulaminu* do wiadomości przez w/w pracowników odpowiedzialni są kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w obsłudze bocznicy lub korzystających z bocznicy.
3. Każdy z kierowników jednostek organizacyjnych prowadzi „Wykaz” pracowników, którzy przyjęli treść *Regulaminu* do wiadomości. Przyjęcie do wiadomości postanowień *Regulaminu* oraz wszystkich kolejnych zmian i uzupełnień wniesionych do niego winno być udokumentowane własnoręcznym podpisem pracownika z odnotowaniem daty złożenia podpisu na wykazie – Załącznik nr 1.

15.Skorowidz zmian i uzupełnień treści Regulaminu

Lp.	Zmiana lub uzupełnienie dotyczy	Na stronie Nr	Zmiana obowiązuje od dnia	Podpis wprowa- dzającego zmianę
1	2	3	4	5
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				

„Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej VITERRA SILOS zawiera 41 ponumerowanych stron.

„Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej VITERRA SILOS obowiązuje od dnia jego zatwierdzenia.

Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości i stosowania postanowienia „Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej VITERRA SILOS ”

Lp.	Nazwisko i Imię	Stanowisko	Data	Podpis
1	2	3	4	5
1.				
2				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				

16. Załączniki do *Regulaminu*

- **Załącznik Nr 1**

- Plan schematyczny bocznicy kolejowej**

- (opracowany zgodnie z wymogami określonymi w § 4 pkt 2 Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r.)

