

# REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

**Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski**

Obowiązuje od dnia 21 maja 2018 r.

Zatwierdził:

Dnia 21.05.2018 r.

DYREKTOR

Korol Marzynek

(pieczęćka i podpis)

Regulamin sporządzono w 7 jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 65 stron.

## Uzgodnienie zarządcy infrastruktury

  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH  
w Ostrowie Wielkopolskim  
ul. Wolności 30  
63-400 OSTRÓW WIELKOPOLSKI

(Stempel jednostki organizacyjnej  
zarządcy infrastruktury)

Uzgodnił:

Dnia 22.05.2022

**DYREKTOR**  
wz   
Emilia Jasinska  
**ZASTĘPÇA DYREKTORA**  
ds. Eksploatacyjnych

(pieczętka i podpis)

Za zgodność stron: tytułowej  
i uzgodnienia z oryginałem:



Jerzy Kolanowski  
Pełnomocnictwo 13/2022  
Katowice, 12 maja 2022 r.

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

**SPIS TREŚCI**

	Strona
<b>I. POSTANOWIENIA OGÓLNE</b>	<b>5</b>
1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	5
2. Podstawa eksploatacji boczniczy	6
3. Zakres obowiązywania regulaminu	6
4. Użytkownik boczniczy kolejowej	7
5. Współużytkownicy boczniczy	7
6. Nazwa i przeznaczenie boczniczy	7
7. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych użytkownika boczniczy	7
8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury lub przewoźników kolejowych	8
<b>II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ</b>	<b>9</b>
1. Położenie boczniczy kolejowej	9
2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	9
3. Punkt zdawczo-odbiorczy	9
4. Tory bocznicowe	10
5. Wykaz rozjazdów i wykolejnic	12
6. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym	15
7. Sygnały, wskaźniki i tablice	15
8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	16
9. Oświetlenie zewnętrzne boczniczy	16
10. Kolejowe obiekty inżynierskie	16
11. Punkty ładunkowe	17
12. Urządzenia ładunkowe	17
13. Wagi wagonowe	19
14. Skrajnie taboru i budowli oraz skrajniki	19
15. Lokalizacja budowli i urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli	20
16. Urządzenia i środki trakcyjne	20
17. Tabor kolejowy oraz urządzenia i środki jego utrzymania	21
18. Środki łączności	21
<b>III. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO POMIĘDZY BOCZNICĄ, A TORAMI ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA</b>	<b>22</b>
<b>IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ</b>	<b>26</b>
1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	26
2. Ilość obsługi i czas ich wykonywania	26
3. Wymagany procent masy hamującej	26
4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę	27
5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	27
6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy	27
7. Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury	27
<b>V. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY</b>	<b>28</b>
1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe	28
2. Prędkości jazdy na poszczególnych torach bocznicowych	28
3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	29
4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	29

Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

	Strona
5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	29
6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	30
7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	30
8. Jazdy manewrowe obok placów ładunkowych itp.	31
9. Dozwolona ilość wagonów przetaczanych w jednej grupie bez obsadzonych hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych	32
10. Przetaczanie taboru kolejowego bez użycia pojazdu trakcyjnego	32
11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	33
12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	34
13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	35
<b>VI. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ</b>	<b>37</b>
1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	37
2. Zadania w zakresie wykonywanej pracy manewrowej	37
3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych	37
4. Ważenie wagonów	38
5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	38
6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	39
<b>VII. ORGANIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH</b>	<b>43</b>
1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym	43
2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy	43
<b>VIII. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH</b>	<b>44</b>
<b>IX. NADZÓR I UTRZYMANIE OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO</b>	<b>45</b>
<b>X. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW</b>	<b>47</b>
<b>XI. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY</b>	<b>48</b>
<b>XII. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB Z TABOREM KOLEJOWYM</b>	<b>50</b>
1. Zdarzenia na torach bocznic i tryb ich zgłaszania	50
2. Sposób powiadamiania o zdarzeniach	51
3. Współpraca z innymi podmiotami po zaistnieniu zdarzenia	51
<b>XIII. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z TORAMI KTÓRYCH BOCZNICA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ</b>	<b>53</b>
<b>XIV. POSTANOWIENIA KOŃCOWE</b>	<b>55</b>
<b>XV. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU</b>	<b>56</b>
<b>XVI. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU</b>	<b>57</b>
Załącznik 1. Wytyczne pracy przy podciągarkę linowej	57
Załącznik 2. Instrukcja obsługi podciągarki linowej w rejonie wywrotnicy wagonowej	59
Załącznik 3. Instrukcja obsługi podciągarki linowej w rejonie załadowni	61
Załącznik 4. Informacja o zdarzeniu na bocznic kolejowej (wzór)	64
Plan schematyczny bocznic kolejowej wraz z planem schematycznym urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	65

## I. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

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

- 1.1. Podstawę prawną opracowania „Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”, zwanego dalej w skrócie „**Regulaminem**”, stanowią postanowienia § 6 ust. 3 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, w związku z postanowieniami art. 17d ust. 3 oraz art. 36n ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
- 1.2. Regulamin został opracowany w oparciu o postanowienia:
- 1) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
  - 2) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
  - 3) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane,
  - 4) rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie,
  - 5) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
  - 6) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa,
  - 7) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie,
  - 8) rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym,
  - 9) rozporządzenia Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 29 kwietnia 2019 r. w sprawie przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie,
  - 10) rozporządzenia Ministra Infrastruktury 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) przepisów wewnętrznych, obowiązujących na boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski” w brzmieniu obowiązującym.

Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

- 1.3. Podstawowym celem opracowania Regulaminu jest określenie technicznych i organizacyjnych warunków realizacji zadań użytkownika bocznicy oraz wykonywania przewozów kolejowych i czynności ładunkowych podczas obsługi bocznicy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski” (dalej tylko „bocznicy CZW”) z uwzględnieniem:
- 1) wymogów odnośnie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
  - 2) bezpiecznego wykonywania pracy manewrowej na bocznicy;
  - 3) utrzymania urządzeń infrastruktury na bocznicy;
  - 4) obostrzeń techniczno-ruchowych wynikających z warunków miejscowych oraz postanowień przepisów wewnętrznych;
  - 5) postępowania pracowników użytkownika bocznicy i przewoźnika kolejowego przy obsłudze bocznicy;
  - 6) ciągłości pracy bocznicy w warunkach zimowych;
  - 7) sposobu wykonywania czynności ładunkowych;
  - 8) postępowania na bocznicy w przypadku wypadków i incydentów.

## **2. Podstawa eksploatacji bocznicy.**

1. Podstawą eksploatacji bocznicy są:
  - 1) Świadectwo bezpieczeństwa dla użytkownika bocznicy wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
  - 2) Umowy zawarte z przewoźnikami kolejowymi oraz innymi uprawnionymi podmiotami korzystającymi z infrastruktury bocznicy jako obiektu infrastruktury usługowej.
2. Niniejszy Regulamin pracy bocznicy określa zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania manewrów na bocznicy stanowiącej obiekt infrastruktury usługowej oraz obowiązuje wszystkie podmioty wykonujące czynności na jej terenie.
3. W relacji z przewoźnikiem kolejowym Regulamin może stanowić załącznik do umowy dotyczącej obsługi bocznicy.

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

1. Zakres opracowania dostosowany został do wymagań określonych w *obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.Urz. MI Nr 3, poz. 8) oraz określonych w art. 36n ustawy o transporcie kolejowym.*
2. Regulamin obowiązuje:
  - 1) wszystkich pracowników bocznicy oraz pracowników Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. przebywających na terenie bocznicy;
  - 2) pracowników drużyn trakcyjnych i manewrowych przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice, zobowiązanych do przestrzegania jego postanowień w zawartych umowach;
  - 3) wykonawców robót, których pojazdy kolejowe wjeżdżają na infrastrukturę kolejową zarządzaną przez Centralę Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski.



3. Ponadto Regulamin obowiązuje przy:

- 1) wykonywaniu pracy manewrowej na torach bocznicy i podstawianiu na punkt zdawczy i zabieraniu wagonów z punktu odbiorczego;
- 2) przekazywaniu wagonów z torów bocznicowych na tory zarządcy infrastruktury i odwrotnie.

**4. Użytkownik bocznicy kolejowej.**

Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. ul. Kościuszki 30, 40-048 Katowice jest właścicielem bocznicy, a Składowisko Węgla ul. Węglowa 4, 63-400 Ostrów Wielkopolski jest zarządcą infrastruktury kolejowej i użytkownikiem bocznicy.

**5. Współużytkownicy bocznicy.**

Nie dotyczy. Bocznica nie posiada współużytkowników.

Użytkownik bocznicy może udostępnić bocznice osobom trzecim do użytkowania stale lub doraźnie na podstawie umowy, przy uwzględnieniu warunków bezpieczeństwa ruchu kolejowego określonych w niniejszym Regulaminie i przepisach wewnętrznych użytkownika bocznicy.

**6. Nazwa i przeznaczenie bocznicy.**

1. Nazwa bocznicy: Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski.

Adres: ul. Węglowa 4, 63-400 Ostrów Wielkopolski.

Bocznica nosi skróconą nazwę „CZW”, używaną w dokumentacji, bazach danych i korespondencji.

2. Bocznica przeznaczona jest do:

- 1) przyjmowania i wysyłania przesyłek wagonowych węgla, koksu i innych materiałów,
- 2) zdawanie próżnych wagonów po wyładunku,
- 3) przyjmowania próżnych wagonów pod załadunek węgla, koksu i innych materiałów,
- 4) wykonywania manewrów związanych z zabieraniem i podstawianiem wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy i ich przemieszczania w obrębie bocznicy.

**7. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych użytkownika bocznicy.**

Na bocznicy stosowane są w pełnym zakresie następujące przepisy wewnętrzne użytkownika bocznicy:

- 1) Instrukcja prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy;
- 2) Instrukcja sygnalizacji na bocznicy;
- 3) Instrukcja dla prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy;

Regulamin pracy bocznic kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

- 4) Instrukcja utrzymania i eksploatacji pojazdu trakcyjnego – lokomotywa spalinowa typu 6d LS800 serii SM42 na bocznic
  - 5) Instrukcja obsługi i utrzymania hamulców taboru kolejowego na bocznic;
  - 6) Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym bocznic;
  - 7) Instrukcja postępowania w sprawach wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznic.
- 8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury, z którego torami bocznic kolejowa jest połączona.**

Nie dotyczy. Użytkownik bocznic nie korzysta z przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic jest połączona.



## II. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

### 1. Położenie boczniczy kolejowej.

Nazwa i numer linii kolejowej	km	Bocznica odgałęzia się od toru	Na posterunku/ /szlaku	Nr rozjazdu odgałęziającego
Łódź Kaliska – Tuplice Linia nr 14	139.613	3.	stacja Ostrów Wielkopolski Zachodni	37

1.1. Bocznica kolejowa Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. odgałęzia się na stacji PKP Ostrów Wielkopolski Zachodni od toru 3. rozjazdem 37 w km 139.613 linii kolejowej nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice, zarządzanej przez PKP PLK S.A. reprezentowane przez Zakład Infrastruktury Kolejowej w Ostrowie Wlkp.

Początek boczniczy stanowi granica boczniczy z ul. Topolową w km 139.806., od którego liczony jest kilometraż boczniczy, stanowiąc jednocześnie punkt styku dróg kolejowych PKP PLK S.A. oraz Centrali Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp.

Na terenie PKP PLK S.A. położone jest 167 m toru 221.<sup>1)</sup>

1.2. Bocznica kolejowa PKN ORLEN S.A. – Terminal Paliw w Ostrowie Wlkp. odgałęzia się rozjazdem nr 401 w km 0,563 toru dojazdowego 221. do boczniczy kolejowej Centrala Zbytu Węgla „Węglózbyt” S.A.

Na terenie boczniczy kolejowej Centrali Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. położone jest 27,14 m rozjazdu nr 401.

### 2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

2.1. Bocznica stanowi jeden okrąg nastawczy.

2.2. Bocznica nie posiada posterunków ruchu.

### 3. Punkt zdawczo-odbiorczy.

3.1. Punkt zdawczy znajduje się na torach 205. i 206. w km 1.743 i jest oznakowany w terenie tablicą z napisem „Punkt zdawczy”.

3.2. Punkt odbiorczy znajduje się na torach 212. i 213. w km 0,780 (dla wagonów próżnych zdawanych przewoźnikowi kolejowemu) oraz na torach 215. i 216. w km 0.815 (dla wagonów ładownych zdawanych przez przewoźnika kolejowego) i jest oznakowany w terenie tablicą z napisem „Punkt odbiorczy”.

<sup>1)</sup> Wg informacji uzyskanych od PKP PLK S.A. IZ Ostrów Wlkp. długość ta nie obejmuje Rkpd 37 i Rz 205.

Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

3.3. Odległość punktu zdawczego od rozjazdu odgałęziającego bocznicę wynosi 1.743 m, a odległość punktu odbiorczego 780 m.

3.4. Tory zdawcze 205. i 206. leżą na pochyleniu do 2,5‰, tor odbiorczy 212. leży na pochyleniu do 3,8 ‰, a tor 213. leży na pochyleniu do 2,6‰.

#### 4. Tory bocznicowe.

Tor	Przeznaczenie	Długość ogólna			Długość użyteczna		
		od	do	m	od	do	m
201.	wyciągowy	k.o.	pr. 232	161	pz.	pr. 232	150
202.	postojowy	pr. 230	kr. 221	954	u. 230	pr. 221	660
203.	objazdowy	kr. 230	pr. 224	680	u. 230	u. 224	628
204.	żeberko ochronne	pr. 50	k.o.	45	u. 50	pz.	-
205.	zdawczy dla wywrotnicy i załadowni	pr. 231	kr. 225	693	u. 231	u. 225	609
206.	zdawczy dla wywrotnicy i załadowni	pr. 232	pr. 227	678	u. 232	u. 227	603
207.	dojazdowy do rampy	pr. 227	pr. 228	136	u. 227	u. 228	53
207a	rozładunkowy przy rampie	pr. 228	k.o.	30	pr. 228	k.o.	11
209.	dojazdowy do garażu lokomotywy	k.o.	pr. 228	80	k.o.	u. 209	40
212.	odbiorczy dla wagonów próżnych	pr. 218	pr. 221	704	u. 218	u. 221	634
213.	odbiorczy dla wagonów próżnych	kr. 218	kr. 222	692	u. 218	u. 222	662
214.	objazdowy	pr. 221	pr. 219	744	pr. 221	u. 219	687
214a	łącznikowy	pr. 222	pr. 224	231	pr. 223	u. 224	158
215.	odbiorczy dla wagonów ładownych	pr. 217	km 1.525	852	u. 220	km 1.525	625
215a	ładunkowy	u. 225	km 1.525	164	u. 220	km 1.525	152
216.	odbiorczy dla wagonów ładownych	pr. 220	km 1.525	779	u. 220	km 1.525	694
216a	ładunkowy	kr. 226	km 1.525	190	u. 226	km 1.525	178
221.	dojazdowy do bocznicy	pr. 217	pr. 205	506	pr. 217	u. 205	-

Oznaczenia: k.o. – kozioł oporowy, pr. – początek rozjazdu, u. – ukres,  
pz. – początek zasypki piaskowej przed kozłem oporowym,  
kr. – koniec rozjazdu.

Maksymalna długość torów 205. i 206. zdawczych bocznicy wynosi 1.212 m, co w przeliczeniu na wagony 4-osiowe, licząc po 14 m na jeden wagon 4-osiowy pozwala na podstawienie 86 wagonów.

Maksymalna długość torów 202., 212., 213., 215. i 216. odbiorczych bocznicy wynosi 3.275 m, co w przeliczeniu na wagony 4-osiowe, licząc po 14 m na jeden wagon 4-osiowy pozwala na podstawienie 233 wagonów.

Maksymalna pojemność torów bocznicy wynosi łącznie 4.676 m, co w przeliczeniu na wagony 4-osiowe, licząc po 14 m na jeden wagon 4-osiowy wynosi 334 wagonów, natomiast efektywna pojemność bocznicy, przy której praca manewrowa może być wykonywana w pełnym zakresie wynosi 60% maksymalnej pojemności bocznicy, czyli 200 wagonów 4-osiowe.

Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

Pochylenia podłużne w torach:

Tor	Pochylenie podłużne toru
204.	+4,8‰ – 45 m
212.	+2,6‰ - 649 m, +3,8‰ – 28 m
213.	+2,6‰ – 692 m
214.	+4,0‰ – 125 m, +2,4‰ – 647 m
215.	+4,8‰ – 69 m, +2,5‰ – 733 m, +17,5‰ – 50 m
216.	+2,5‰ – 729 m, +17,5‰ – 50 m
214a	+4,0‰ – 13m, +16,2‰ – 70m, 0,0‰ – 73 m
215a	0‰ – 164 m
216a	0‰ – 176 m, +2,5‰ – 14 m
202.	+2,6 ‰ – 80m, 6,2‰ - 42m, 0‰ – 413m, -2,5‰ – 400m, +2,5‰ - 45 m
203.	0‰ – 263 m, 2,5‰ – 400m, +2,5‰ - 17 m
205.	0‰ – 212 m, -2,5‰ – 400 m, +2,5‰ – 81 m
206.	0‰ – 126 m, -2,5‰ – 400 m, +2,5‰ – 152 m
207.	0‰ – 136 m
207a	0‰ – 30 m
209.	0‰ – 80 m
201.	+2,5‰ – 161 m
221.	+2,5‰ – 220 m, +4,8‰ – 410m

**5. Wykaz rozjazdów i wykolejnic.**

Nr, rodzaj i typ rozjazdów, rodzaj zamknięcia nastawczego, numer wykolejnicy	Zwrotnica w położeniu zasadniczym kieruje na: (tor, rozjazd, k.o.) wykolejnica „nałożona”, „zdjęta”	Sposób przestawiania (r, m, e)	Oświetlenie zwrotnicy, wykolejnicy	Czas dokonywania zewnętrznych oględzin rozjazdów	Kto ma obowiązek:			U kogo powinny znajdować się klucze od zamków zwrotnicowych lub wykolejnicowych nieuzależnionych w przebiegach	Dodatkowe informacje
					ogłędzin zewnętrznych rozjazdów	utrzymania w czystości i porządku	oświetlenia latarni, zwrotnic i wykolejnic		
Rkpd S49-190-1:9 37a/b	tor 221.	m			pracownik PLK	nie oświetla się		obsługuje nastawniczy „OZ 1”	
Rkpd S49-190-1:9 37c/d	tor 3.	m	nie						
Rzp S49-190-1:9 305	tor 221.	m	nie		zwrotniczy CZW	nie oświetla się		uzależniona z Wk 201 i 202	
Rzp S42-205-1:9 50	tor 204.	m	nie						
Rzp S49-190-1:9 217	rozjazd nr 219	r	tak	wg wytycznych PLK	2 razy w tygodniu	nie oświetla się		uzależniona z Wk 203 i 204	
Rzp S49-190-1:9 218	tor 213.	r	tak						
Rzł S42-205-1:9 219	tor 214.	r	tak		wyznaczony pracownik CZW	samoczynnie, za pomocą fotokomórki			
Rzp S42-205-1:9 220	tor 215.	r	tak						
Rzp S49-190-1:9 221	tor 214a	r	tak						
Rzł S49-190-1:9 222	tor 213.	r	tak						

Regulamin pracy bocznic kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

Nr, rodzaj i typ rozjazdów, rodzaj zamknięcia nastawczego; numer wykolejnic	Zwrotnica w położeniu zasadniczym kieruje na: (tor, rozjazd, k.o.) wykolejnica „nałożona”, „zdjęta”:	Sposób przedstawiania (r, m, e)	Oświetlenie zwrotnicy, wykolejnic	Czas dokonywania zewnętrznych oględzin rozjazdów i wykolejnic	Kto ma obowiązek:			U kogo powinny znajdować się klucze od zamków zwrotnicowych lub wykolejnicowych niezależnie w przebiegach	Dodatkowe informacje
					ogłędzin zewnętrznych rozjazdów i wykolejnic	utrzymanie w czystości i porządku	oświetlenia latarni, zwrotnic i wykolejnic		
223 Rzp S49-190-1:9	tor 212.	r	tak						
224 Rzp S49-190-1:6.6	tor 203.	r	tak						
225a/b Rkpd S49-190-1:6.6	tor 215a	r	tak						
225c/d Rkpd S49-190-1:6.6	tor 205.	r	tak						
226 Rzp S49-190-1:9	tor 216a	r	tak						
227 RzI S49-205-1:9	rozjazd nr 226	r	tak	2 razy w tygodniu	wyznaczony pracownik CZW	samoczynnie za pomocą fotokomórki	-	-	
228 Rzp S42-190-1:9	tor 207.	r	tak						
230 RzI S49-190-1:6.6	tor 203.	r	tak						
231 Rzp S49-190-1:6.6	tor 205.	r	tak						
232 RzI S49-190-1:7.5	tor 205.	r	tak						
401 RzI S49-190-1:9	tor 221.	r	tak		wyznaczony pracownik CZW oraz użytkownika bocznicy ORLEN	zwrotniczy CZW	uzależniony z Wk 401 – klucze na tablicy w pomieszczeniu zwrotniczego CZW	obsługa: pracownik CZW; utrzymanie i konserwacja: użytkownik bocznicy ORLEN	

Regulamin pracy bocznic kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGŁOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

Nr, rodzaj i typ rozjazdów, rodzaj zamknięcia nastawczego; numer wykolejnic	Zwrotnica w położeniu zasadniczym kieruje na: (tor, rozjazd, k.o.) wykolejnica „nałożona”, „zdjęta”;	Sposób przesławiania (r, m, e)	Oświetlenie zwrotnicy, wykolejnic	Czas dokonywania zewnętrznych oględzin rozjazdów i wykolejnic	Kto ma obowiązek:			U kogo powinny znajdować się klucze od zamków zwrotnicowych lub wykolejnicowych niezależniowych w przebiegach	Dodatkowe informacje
					ogłędzin zewnętrznych rozjazdów i wykolejnic	utrzymania w czystości i porządku	oświetlenia latarni, zwrotnic i wykolejnic		
Wk 4	zdjęta z toru 221.	m	tak	wg wytycznych PLK	pracownik PLK		-	obsługa nast. OZ 1	
Wk 201	nałożona na tor 212.	r	tak	2 razy w tygodniu	wyznaczony pracownik CZW	zwrotniczy CZW	uzależniona z rozjazdem nr 218	-	
Wk 202	nałożona na tor 213.	r	tak				uzależniona z rozjazdem nr 218	-	
Wk 203	nałożona na tor 215.	r	tak				uzależniona z rozjazdem nr 220	-	
Wk 204	nałożona na tor 216.	r	tak				uzależniona z rozjazdem nr 220	-	
Wk 401	nałożona na tor 401.	r	tak				uzależniona z rozjazdem nr 401 – klucze na tablicy w pomieszczeniu zwrotniczego CZW	obsługa: pracownik CZW; utrzymanie i konserwacja: użytkownik bocznicy ORLEN	

Oznaczenia rozjazdów: Rzl – rozjazd zwyczajny lewy

Rzp – rozjazd zwyczajny prawy

Rkpd – rozjazd zwyczajny podwójny dwustronny

S49, S42 – typ szyn

Przykład oznaczenia: Rzl S49-190-1:9 – rozjazd zwyczajny lewy, z szyn typu S49 o promieniu toru zwrotnego 190 m i skosie 1:9

Po wykonaniu pracy manewrowej rozjazdy należy pozostawić w położeniu zasadniczym.

## **6. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym.**

6.1. Bocznicą jest wyposażona w ręczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Rozjazdy przestawiane są przez drużynę manewrową użytkownika bocznicy za pomocą dźwigni z przeciwwagą (zwrotnika).

6.2. Wykolejnice Wk 201 i Wk 202 są wyposażone w zamki wykolejnicowe i uzależnione kluczowo ze zwrotnicą rozjazdu nr 218. Wykolejnice Wk 203 i Wk 204 są wyposażone w zamki wykolejnicowe i uzależnione kluczowo ze zwrotnicą rozjazdu nr 220. Wykolejnica Wk 401 jest wyposażona w zamek wykolejnicowy i uzależniona kluczowo ze zwrotnicą rozjazdu nr 401. Odpowiednie klucze znajdują się na tablicy kluczowej w pomieszczeniu zwrotniczego CZW.

6.3. Na bocznicy znajdują się tarcze manewrowe:

- Tm 201 w km 0.450 przy torze 221. (dotyczy wjazdów na bocznice CZW oraz na tor 401. dojazdowy do bocznicy ORLEN) – obsługuje zwrotniczy CZW,
- Tm 202 w km 0.605 przy torze 221. (dotyczy wyjazdu z bocznicy CZW w kierunku stacji Ostrów Wlkp. Zach.) – obsługuje zwrotniczy CZW,
- Tm 12 przy torze 221. (dotyczy wjazdu na stację Ostrów Wlkp. Zach.) – obsługuje nastawniczy nastawni wykonawczej OZ 1.

6.4. Przy wywrotnicy, po prawej stronie toru 202. (patrząc od strony podciągarki linowej) ustawiony jest sygnalizator z dwoma komorami świateł.

Światło czerwone wyświetla się samoczynnie, gdy wywrotnica jest wychylona z położenia zasadniczego poziomego. Światło czerwone nakazuje operatorowi podciągarki linowej przy torze 202. włączyć hamulce torowe szczękowe, które hamując wagony, uniemożliwiają ich wjazd na wywrotnicę. Wychylenie wywrotnicy sygnalizowane światłem czerwonym automatycznie blokuje napęd podciągarki linowej.

Światło zielone na sygnalizatorze wskazuje, że wywrotnica znajduje się w położeniu zasadniczym, zezwalając na zwolnienie hamulców torowych blokujących wagony i uruchomienie podciągarki linowej.

6.5. Na pozostałych torach jazdy manewrowe odbywają się na sygnały podawane ręcznie przez drużynę manewrową.

## **7. Sygnały, wskaźniki i tablice.**

7.1. Tarcze zaporowe, wskazujące stały sygnał Z 1 „Stój” znajdują się:

- 1) przed kozłami oporowymi z prawej strony torów 201., 204. i 207a;
- 2) na bramach wjazdowych: na teren bocznicy od strony toru dojazdowego 221. oraz do garażu dla lokomotywy na torze 209. i są widoczne, gdy bramy wjazdowe są zamknięte.



**7.2. Na bocznicy znajdują się następujące wskaźniki:**

- 1) wskaźniki zwrotnicowe Wz 1 i Wz 2 w postaci oświetlanych w nocy latarni mechanicznych znajdują się na zwrotnicach rozjazdów;
- 2) w miejscach, gdzie odległość między osiami sąsiednich, łączących się torów bocznicy wynosi 3,75 m znajdują się wskaźniki W 17 (słupek ukresowy) wskaźujące, do którego miejsca tory mogą być zajęte przez pojazdy kolejowe.

7.3. Tablica z napisem „Punkt zdawczy” znajduje się na międzytorzu torów 203. i 205. w km 1.743. Tablice z napisem „Punkt odbiorczy” znajdują się na międzytorzu torów: 212. i 213. w km 0,780 oraz 215. i 216. w km 0,815.

**8. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn:**

W obrębie bocznicy kolejowej nie występują przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Kat. przejazdu	km	Skrzyżowanie z torem	Droga publiczna, wewnętrzna	Kto obsługuje Osygnalizowanie przejazdu
A	139.806	221.	publiczna, ul. Topolowa	rogatki obsługiwane przez nastawniczego nastawni wykonawczej OZ 1 (Ostrów Zachodni)

**9. Oświetlenie zewnętrzne bocznicy.**

- 9.1. Tory bocznicowe i teren bocznicy posiada oświetlenie elektryczne lampami na słupach załączanym samoczynnie za pomocą czujnika zmierzchowego.
- 9.2. Z sieci zewnętrznego oświetlenia torów bocznicowych oświetlane są również latarnie zwrotnicowe i wskaźniki Z1.
- 9.3. Rejony podciągarek linowych (na wywrotnicy i załadowni) oświetlane są dodatkowo oświetleniem zewnętrznym słupowym włączanym przez kierownika zmiany.

**10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.**

Na bocznicy nie ma obiektów inżynieryjnych.

## 11. Punkty ładunkowe.

11.1. Czynności ładunkowe odbywają się na torach ładunkowy 215a i 216a:

Nr toru ładunkowego	Przeznaczenie	Długość toru [m]
215a	załadownia służąca do załadunku węgla na wagony	152
216a	załadownia służąca do załadunku węgla na wagony	178

11.2. Magazyny i place ładunkowe:

Oznaczenie	Nazwa	Znajduje się przy torze	Wymiary [m]
M1	Magazyn smarów i olejów	207a	13.50 x 5.00
M2	Magazyn główny	brak frontu ładunkowego dla wagonów kolejowych	17.00 x 20.00
1	Plac składowy		200 x 83.30
2	Plac składowy, punkt załadunku węgla na transport kołowy		250 x 83.30
3	Plac składowy		247 x 61.00
4	Plac składowy		314 x 60.00
5	Plac składowy		200 x 43.00
6	Plac składowy		231 x 43.00
7	Plac składowy		216.
8	Plac składowy	216.	275 x 83.30
9	Plac składowy	brak frontu ładunkowego dla wagonów kolejowych	299 x 37.50
10	Plac składowy		299 x 37.50
Zasiek	Zasiek węglowy gospodarczy	216a	18.00 x 4.00

11.3. Rampy boczne znajdują się przy torze:

- 207a jedna (1), o długości frontu ładunkowego 15 m,
- 206. dwie (2), o długości frontu ładunkowego 20 m.

## 12. Urządzenia ładunkowe.

12.1. Bocznicza posiada następujące urządzenia ładunkowe:

- nieczynna wywrotnica wagonowa bębnowa z kątem nachylenia 155°, jednorazowo na wywrotnicy można rozładować 1 wagon 4-osiowy lub 2 wagony dwuosiowe,
- system przenośników taśmowych wraz z budynkiem przesypu,
- załadownia do załadunku węgla na wagony na tory 215a i 216a, z równoczesnym ważeniem masy towarowej,
- ładowarki kołowo-frezowe,
- spycharki do rozgarniania rozładowanego węgla na przyzmacz, formowania przyzmacz oraz zabierania węgla i podgarniania do ładowarek przy załadunku,

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

- dwie (2) zwałowarki do zwałowania węgla na przyzmy,
  - żurawie samojezdne do bezpośredniego rozładunku węgla z wagonów,
  - ładowarki kołowe do bezpośredniego załadunku węgla na wagony (z placów nr 7 i nr 8).
- 12.2. Maszyny ładunkowe stosowane przy pracach ładunkowych na boczniczy powinny pod względem wytrzymałości i budowy odpowiadać celom, do jakich są przeznaczone. Każda maszyna powinna posiadać: dokumentację techniczno-ruchową (DTR) i instrukcję obsługi.
- 12.3. Konstrukcja maszyn ładunkowych powinna zapewniać właściwą widoczność elementów sterowania, widoczność procesu pracy oraz otoczenia miejsca pracy, elementy konstrukcji i wyposażenia maszyny, które mogą stwarzać zagrożenie bhp (w szczególności elementy ruchome, luźne, ostre, wystające) muszą być zabezpieczone np. przez odpowiednie osłony oraz oznaczone barwami bezpieczeństwa w sposób określony Polską Normą.
- 12.4. Maszyny ładunkowe powinny posiadać dobrze słyszalne w warunkach pracy sygnały akustyczne i być wyposażone w napisy bhp, wymagane przepisami szczegółowymi.
- 12.5. Wejścia na stanowiska robocze oraz dojścia do tych części maszyn, które wymagają obsługi lub kontroli, powinny być bezpieczne i w miarę możliwości wygodne.
- 12.6. Maszyny elektryczne z napędem elektrycznym powinny odpowiadać wymaganiom *Przepisów budowy urządzeń elektrycznych*, a w szczególności powinny posiadać zabezpieczenie pracowników obsługi i osób postronnych przed porażeniem głównie przez: uniemożliwienie człowiekowi bezpośredniego kontaktu z elementami będącym pod napięciem (izolacja), zerowanie i uziemienie, innie systemy ochrony (np. wyłączniki ochronne).
- 12.7. Pracownicy zatrudnieni przy obsłudze, konserwacji i remontach maszyn ładunkowych zobowiązani są do stosowania państwowych i branżowych przepisów oraz instrukcji obsługi maszyn. W przypadkach specjalnych, nie objętych tymi przepisami jak i niniejszą instrukcją obowiązują szczegółowe instrukcje eksploatacji maszyn ładunkowych wydane przez kierownictwo punktu ładunkowego lub zakładu pracy.
- 12.8. W sytuacji zagrażającej życiu i zdrowiu ludzi lub bezpieczeństwu maszyny ładunkowej należy ją natychmiast unieruchomić. Ponowne uruchomienie może nastąpić dopiero po usunięciu przyczyny zagrożenia.
- W szczególności zabrania się:
- używania maszyn ładunkowych niezgodnie z ich konstrukcyjnym i funkcjonalnym przeznaczeniem,
  - pracy przy maszynie w czasie niedyspozycji, choroby i w stanie nietrzeźwym,
  - używania niewłaściwej odzieży; odzież powinna być dopasowana lub dająca się dopasować,

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

- pracy mokrymi lub zatłuszczonymi rękoma oraz butami, ponieważ mokre lub natłuszczone ręce i podeszwy butów nie zapewniają właściwej obsługi dźwigni i pedałów,
- przebywania osób postronnych w kabinie operatora podczas pracy maszyny, jak również dostępu do maszyny osobom nieuprawnionym,
- przebywania ludzi w zasięgu pracy maszyny lub przenoszonego ładunku oraz dokonywania jakichkolwiek napraw i zabiegów konserwacyjnych w czasie pracy maszyny,
- wykonywania innych czynności, odwracających uwagę od wykonywanej pracy,
- pozostawiania zawieszzonego ciężaru podczas przerw w pracy,
- podnoszenia lub przewożenia ludzi na haku, ładunku, chwytaku lub innym osprzęcie do tego nieprzystosowanym,
- oddalania się od maszyny, gdy nie została ona unieruchomiona i właściwie zabezpieczona przed przypadkowym uruchomieniem,
- pozostawienia maszyny na pochyłości bez zabezpieczenia przed stoczeniem,
- wykonywania pracy maszyną, jeśli nie została ona odpowiednio zabezpieczona przed utratą stabilności zgodnie z instrukcją obsługi.

12.9. Urządzenia ładunkowe znajdujące się na boczniczy powinny posiadać odpowiednie atesty oraz przeglądy i być obsługiwana zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową (DTR), instrukcjami obsługi i z odpowiednimi przepisami bhp przez pracowników przeszkolonych w ich obsłudze.

12.10. Czynności ładunkowe muszą być nadzorowane przez uprawnionego pracownika, który odpowiada za bezpieczeństwo zarówno pracowników zatrudnionych przy tych czynnościach jak i urządzeń ładunkowych i taboru.

### 13. Wagi wagonowe.

Znajduje się na torze nr	Pomost		Przejazd lokomotywy dozwolony z prędkością [km/h]
	długość [m]	udźwig [kN]	
215a	16	1.000	3 km/h
216a	16	1.000	3 km/h

### 14. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

14.1. Skrajnie budowli dla kolei normalnotorowych – skrajnia budowli A wg PN-69/K-02057.

14.2. Skrajnie taboru dla kolei normalnotorowych – skrajnia statyczna dla taboru kolejowego normalnotorowego (skrajnia B wg PN-70/K-02056).

14.3. Bocznicza nie posiada skrajnika.

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

Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

Na bocznicy nie występują budowle i urządzenia, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

## 16. Urządzenia i środki trakcyjne

16.1. Na bocznicy użytkowany jest lokomotywa spalinowa serii SM-42.

16.2. Podstawowe dane techniczne lokomotywy SM-42:

Producent:	FABLOK – Chrzanów
Typ:	6D (Ls 800)
Przeznaczenie:	praca manewrowa na bocznicy
Nadwozie lokomotywy:	2 przedziały (silnika spalinowego i urządzeń elektrycznych) oraz kabina sterownicza
Układ osi:	Bo'Bo'
Masa służbowa lokomotywy:	74.000 kg
Nacisk osi:	187 kN
Dopuszczalna prędkość maksymalna:	90 km/h
Rodzaj przekładni:	elektryczna (prąd stały)
Sterowanie lokomotywy:	elektropneumatyczne
Szerokość toru:	1.435 mm
Długość ze zderzakami:	14.240 mm
Szerokość:	3.170 mm
Wysokość od główki szyny:	4.285 mm
Rozstaw osi skrajnych:	10.100 mm
Rozstaw czopów skreću:	7.500 mm
Rozstaw osi wózka:	2.600 mm
Najmniejszy promień łuku toru:	80 m
Rodzaj podwozia:	wózkowe
Ilość wózków:	2
Ilość silników trakcyjnych:	2
Ilość osi napędnych:	4
Moc znamionowa silnika:	600 KM
Średnica kół na okręgu tocznym	1.100 mm
Średnica koła przy max. dop. zużyciu	1.020 mm
Średnica koła bosego	950,1 mm
Siła pociągowa przy pracy ciągłej	114,6 kN
Najmniejsza prędkość przy pracy ciągłej:	12,5 km/h
Największa siła pociągowa przy rozruchu	228 kN
Łączny zapas paliwa	2.840 l
Ilość wody w układzie chłodzenia	820-940 l
Ilość oleju w układzie smarowania silnika	218-268 l
Zapasy piasku	300 l

16.3. Lokomotywę można przetaczać tabor w granicach jej siły pociągowej.

- 16.4. Obsługę lokomotywy stanowi maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłączenie w obrębie boczniczy kolejowej.
- 16.5. Na lokomotywie bocznicowej powinny znajdować się: co najmniej 2 płozy hamulcowe typu: PL-1 (kolor czerwony) lub uniwersalne typu PL-3 (kolor pomarańczowy), apteczka pierwszej pomocy oraz odpowiednie gaśnice.
- 16.6. Lokomotywa bocznicowa powinna posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego lokomotywa nie może być użyta do wykonywania manewrów.
- 16.7. W razie potrzeby przetaczanie wagonów na terenie zakładu można wykonywać przy użyciu ciągnika drogowego.
- 16.8. Po zakończonej pracy manewrowej lokomotywę należy odstawić do garażu (tor 209.) i właściwie ją zabezpieczyć. Garaż jest wyposażony w kanał umożliwiający dokonywanie przeglądów i drobnych napraw.
- 16.9. Lokomotywa zaopatrywana jest w paliwo z własnej stacji paliw, która znajduje się obok magazynu smarów i olejów (przy rozjeździe nr 223).
- 16.10. Do przetaczania wagonów pod wywrotnicę na torze 202. służy podciągarka linowa. Do przetaczania wagonów pod leje załadowni na torach 215a i 216a służą 2 podciągarki linowe (usytuowane na międzytorzu torów 215a i 216a).  
Podciągarki muszą być obsługiwane zgodnie z wytycznymi pracy i instrukcjami pracy podciągarek linowych.  
W przypadku uszkodzenia podciągarek linowych do napychania wagonów na wywrotnicę lub pod załadownię można użyć sprzęgniętej z wagonami lokomotywy manewrowej, a prędkość napychania nie może przekroczyć 3 km/h.

## **17. Tabor kolejowy oraz urządzenia i środki jego utrzymania.**

Użytkownik boczniczy nie posiada własnego ani nie dzierżawi taboru kolejowego.

## **18. Środki łączności.**

Użytkownik boczniczy korzysta z ogólnodostępnej sieci telefonii stacjonarnej i komórkowej, umożliwiającej łączność z pracownikami zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę oraz własnymi pracownikami w sprawach dotyczących eksploatacji boczniczy.

Pomieszczenie (schronisko) zwrotniczego CZW posiada bezpośrednio połączenie z dyżurnym ruchu dysponującym stacji Ostrów Wlkp. Zach. oraz za pomocą centrali telefonicznej wewnętrznej, z pozostałymi komórkami organizacyjnymi CZW.

### **III. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO POMIĘDZY BOCZNICĄ, A TORAMI ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA.**

1. Ruch kolejowy między torami bocznicy, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi tory te są połączone, prowadzony jest na zasadzie jazd składów manewrowych i/lub lokomotyw luzem, a podstawianie na i zabieranie wagonów z bocznicy CZW odbywa się z uwzględnieniem postanowień:
  - działki 55 „Sposób obsługi bocznicy stacyjnej” Regulaminu Technicznego stacji Ostrów Wlkp. Zach.,
  - regulaminu pracy bocznicy PKN ORLEN S.A. Terminal Paliw nr 74 w Ostrowie Wlkp.
2. Jazda ze stacji Ostrów Wlkp. Zach. na bocznicę CZW.
  - 2.1. O zamierzonej obsłudze bocznicy przez przewoźnika kolejowego dyżurny ruchu dysponujący stacji Ostrów Wlkp. Zach. powiadamia telefonicznie zwrotniczego CZW, a ten z kolei powiadamia kierownika zmiany i kierownika manewrów użytkownika bocznicy. W przypadku braku zwrotniczego CZW (spowodowanego innymi czynnościami służbowymi) dyżurny ruchu dysponujący stacji Ostrów Wlkp. Zach. o zamierzonej obsłudze bocznicy powiadamia kierownika ekspedycji, a ten powiadamia kierownika zmiany. Kierownik zmiany powiadamia o planowej obsłudze bocznicy przez przewoźnika kolejowego, kierownika manewrów (ustawiacza) użytkownika bocznicy i zwrotniczego CZW.
  - 2.2. Zwrotniczy CZW lub w wyjątkowych sytuacjach na jego polecenie ustawiacz użytkownika bocznicy układa drogę przebiegu (rozjazdy nr: 224, 225, 226 i 227) na określony tor zdawczy (na tor 205. lub 206.). Każdorazowo ustawiacz użytkownika bocznicy jest odpowiedzialny za wstrzymanie własnej pracy manewrowej, o ile koliduje ona z wjazdem składu manewrowego (lokomotywy luzem) przewoźnika kolejowego ze stacji Ostrów Wlkp. Zach. i zgłoszenie tego faktu kierownikowi zmiany. Kierownik zmiany daje zwrotniczemu CZW zgodę na przyjęcie składu manewrowego (lokomotywy luzem) przewoźnika kolejowego ze stacji Ostrów Wlkp. Zach.
  - 2.3. Zwrotniczy CZW po właściwym ułożeniu drogi przebiegu z toru 221. na tor zdawczy 205. lub 206. i jej zabezpieczeniu otwiera bramę wjazdową na bocznicę, wyświetla sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” (Ms 2) na tarczy manewrowej Tm 201 i powiadamia o tym telefonicznie dyżurnego ruchu dysponującego stacji PKP Ostrów Wlkp. Zach. oraz drużynę trakcyjną przewoźnika.
  - 2.4. Jazda składu manewrowego ze stacji Ostrów Wlkp. Zach. na punkt zdawczy (tory 205. i 206.) odbywa się po torach 221., 214. i 214a i dalej drogą rozjazdową na określony tor zdawczy na sygnał Rm-1 podawany przez zwrotniczego CZW albo w wyjątkowych sytuacjach na jego polecenie przez ustawiacza CZW.
  - 2.5. Dopuszczalna prędkość jazdy na bocznicę wynosi 25 km/h.



- 2.6. Uwzględniając dopuszczalną prędkość jazdy wynoszącą do 25 km/h oraz profile toru dojazdowego do bocznic (2,5‰), z największym spadkiem w kierunku stacji Ostrów Wlkp. Zach. wynoszącym maksymalnie 4,8‰, wymagany ciężar hamujący wynosi 9%.
3. Jazda z bocznic CZW na stację Ostrów Wlkp. Zach.
- 3.1. Jazda luzem lokomotywy manewrowej przewoźnika kolejowego po obsłudze punktu zdawczego odbywa się po torach 203., 214a i 214. W wyjątkowych sytuacjach jazda lokomotywy przewoźnika kolejowego luzem po innych torach bocznic może się odbywać tylko za zgodą kierownika zmiany i po wstrzymaniu przez ustawiacza (kierownika manewrów) użytkownika bocznic, manewrów kolidujących z drogą przebiegu lokomotywy przewoźnika kolejowego.
- 3.2. Wyjazd lokomotywy manewrowej przewoźnika kolejowego luzem lub składu manewrowego z torów 212., 213., 215., 216. w kierunku stacji Ostrów Wlkp. Zach. odbywa się, po ułożeniu drogi przebiegu, jej zabezpieczeniu, otwarciu bramy wjazdowej, na sygnał ręczny „Do mnie” podawany przez zwrotniczego CZW i dalej na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” (Ms 2) na tarczy manewrowej Tm 202, zaś z toru 214. na sygnały „Jazda manewrowa dozwolona” (Ms 2), wyświetlane na tarczach Tm-204 i Tm-202, po wcześniejszym uzgodnieniu danej jazdy z dyżurnym ruchu dysponującym stacją Ostrów Wlkp. Zach.
- 3.3. Dopuszczalna prędkość jazdy na bocznicę wynosi 25 km/h.
- 3.4. Uwzględniając dopuszczalną prędkość jazdy wynoszącą do 25 km/h oraz profile toru dojazdowego do bocznic (2,5‰), z największym spadkiem w kierunku stacji Ostrów Wlkp. Zach. wynoszącym maksymalnie 4,8‰, wymagany ciężar hamujący wynosi 9%.
4. Obsługa bocznic PKN ORLEN S.A. Terminal Paliw nr 74 w Ostrowie Wlkp.
- 4.1. O zamierzonej obsłudze bocznic PKN ORLEN S.A. dyżurny ruchu dysponujący stacją Ostrów Wlkp. Zach. za pomocą bezpośredniego łącza telefonicznego powiadamia zwrotniczego CZW i wyznaczonego pracownika bocznic PKN ORLEN. Zwrotniczy CZW zawiadamia kierownika zmiany i kierownika manewrów bocznic CZW o planowym wjeździe składu manewrowego na bocznicę PKN ORLEN i wykonuje następujące czynności:
- zabezpiecza przed wyjazdem z torów bocznic CZW na tor 221. dojazdowy składu manewrowego lub lokomotywy manewrowej poprzez nałożenie na tory wykolejnic Wk 201, Wk 202, Wk 203, Wk 204, po czym podaje na tarczy manewrowej Tm 202 sygnał „Jazda manewrowa zabroniona” (Ms 1),
  - otwiera i zabezpiecza przed samo zamknięciem się bramy na terenie CZW w torze 401. dojazdowym do bocznic ORLEN w km 0.106 i 0.924 jego długości,
  - przygotowuje drogę przebiegu na bocznicę ORLEN (jazda z toru 221. na tor 401.), pobierając w tym celu pobiera od zamka wykolejnicy Wk 401 i uzależnionej z nią kluczowo zwrotnicy rozjazdu nr 401, przekłada te urządzenia w położenie „minusowe” (zwrotnica rozjazdu 401. w położeniu na tor 401., a Wk 401. w położeniu „zdjęta z toru”), zamyka urządzenia w tym położeniu, a klucz dostarcza do skrzyni kluczowej pomieszczenia zwrotniczego CZW, obsługuje klucz sygnałowy i wyświetla na tarczy manewrowej Tm 201 sygnał

Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

„Jazda manewrowa dozwolona” (Ms 2); fakt przygotowania drogi przebiegu – wjazd z toru 221. na tor 401. zgłasza dyżurnemu ruchu dysponującemu stacji Ostrów Wlkp. Zach.

- po wjeździe składu manewrowego lub lokomotywy luzem na tor 401. urządzenia sterowania ruchem przekłada i zabezpiecza w położenie zasadnicze i powiadamia o tym Kierownika Zmiany CZW.

4.2. Ustawiacz drużyny manewrowej wykonującej prace manewrowe na bocznicy ORLEN zgłasza gotowość wyjazdu z bocznicy ORLEN pracownikowi Terminala Paliw sprawującemu nadzór nad bocznica, który powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu dysponującego stacji Ostrów Wlkp. Zach. oraz zwrotniczego CZW, który wykonuje te same czynności, co podczas wjazdu składu na bocznica tzn. powiadamia kierownika zmiany i kierownika manewrów na bocznicy CZW o planowanym wjeździe składu manewrowego lub lokomotywy luzem z bocznicy ORLEN oraz zabezpiecza wyjazd z torów bocznicy CZW na tor 221. tzn.:

- zabiera z tablicy klucz od wykolejnicy Wk 401, przekłada ją oraz zwrotnicę rozjazdu 401. w położenie minusowe (tzn. wykolejnica „zdjęta z toru”, a rozjazd 401. w położenie z toru 401. na tor 221.) i odpowiednio zabezpiecza,
- jazda z toru 401. na tor 221. przez wykolejnicę nr 401 i rozjazd nr 401 odbywa się na sygnał ręczny „Do mnie” (Rm 1) podawany przez zwrotniczego CZW w kierunku składu manewrowego wyjeżdżającego z bocznicy ORLEN torem 401.; sygnał „Do mnie” (Rm 1) zwrotniczy podaje po uprzednim ułożeniu drogi przebiegu i sprawdzeniu prawidłowości jej ułożenia oraz sprawdzeniu otwarcia bram usytuowanych w km 0.106 i 0.924 toru 401. i prawidłowości ich zabezpieczenia; zwrotniczy CZW prowadzi obserwację przejeżdżającego składu lub lokomotywy,
- wjazd składu manewrowego lub lokomotywy luzem z toru 221. na tory stacyjne stacji Ostrów Wlkp. Zach., po wcześniejszym uzgodnieniu tej jazdy przez zwrotniczego CZW z dyżurnym ruchu dysponującym stacji Ostrów Wlkp. Zach. odbywa się na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” (Ms 2) podany na tarczy manewrowej Tm12 przez nastawniczego nastawni wykonawczej OZ1 stacji Ostrów Wlkp. Zach.,
- po wjeździe składu manewrowego z toru 401. na tor 221. wykolejnicę nr Wk 401 i zwrotnicę rozjazdu nr 401 zwrotniczy CZW przekłada do położenia zasadniczego,
- po wjeździe lokomotywy luzem lub składu manewrowego z toru 221. na tory stacji Ostrów Wlkp. Zach. Zwrotniczy CZW zgłasza ten fakt kierownikowi zmiany i kierownikowi manewrów na bocznicy CZW, po czym zamyka bramy wjazdowe, usytuowane w km 0.106 i 0.924 toru 401.

4.3. Podczas obsługi bocznicy ORLEN zwrotniczy CZW odpowiedzialny jest za:

- prawidłowe ułożenie drogi przebiegu z toru 221. na tor 401. i odwrotnie,
- zabezpieczenie przed wyjazdem składu manewrowego lub lokomotywy luzem z torów bocznicy CZW na tor 221.,
- powiadomienie kierownika zmiany CZW i kierownika manewrów o obsłudze bocznicy ORLEN oraz uzgodnienie wjazdu lub wyjazdu z bocznicy (lub na bocznica) ORLEN z dyżurnym ruchu dysponującym stacji Ostrów Wlkp. Zach.

4.4. Kierownik Zmiany CZW odpowiedzialny jest za zorganizowanie pracy manewrowej wykonywanej na bocznicy CZW tak, aby w czasie obsługi bocznicy ORLEN

Regulamin pracy bocznic kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

zwrotniczy nastawni CZW mógł zapewnić zabezpieczenie przed wyjazdem składu manewrowego lub lokomotywy z torów bocznic CZW na tor 221. dojazdowy.

- 4.5. Podczas obsługi bocznic ORLEN ustawiacz CZW, kierujący manewrami na torach bocznic CZW, odpowiedzialny jest za wykonywanie pracy manewrowej zgodnie z ustaleniami przez kierującego zmianą i umożliwienie zwrotniczemu zabezpieczenia przed wyjazdem z torów bocznic CZW na tor 221. dojazdowy.

## **IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ**

### **1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.**

- 1.1. Zdawanie wagonów na bocznicę CZW odbywa się na torach 205. i 206. przez przewoźnika kolejowego. Z torów 205. i 206. wagony zabierane są na bocznicę lokomotywą manewrową użytkownika bocznicy.
- 1.2. Przyjmowanie wagonów z bocznicy przez przewoźnika kolejowego odbywa się na torach 212., 213., 215. i 216. Wagony z bocznicy na tor postojowy 202. oraz na tory odbiorcze 212., 213., 215. i 216. są podstawiane lokomotywą manewrową użytkownika bocznicy.
- 1.3. Długość składu wagonowego jaką przewoźnik kolejowy może jednorazowo podstawić na tory zdawczo-odbiorcze 205., 206., 212., 213. wynika z długości użytkowej tych torów i jest wskazana w pkt II. 4 niniejszego regulaminu. W przypadku większej ilości wagonów, przewoźnik kolejowy uzgadnia z użytkownikiem bocznicy godzinę dodatkowej obsługi lub pozostawia wagony na torach stacji Ostrów Wlkp. Zach. Taki sam tryb postępowania dotyczy odstawiania większej ilości wagonów z bocznicy na tory zarządcy infrastruktury.
- 1.4. Wagony ze stacji Ostrów Wlkp. Zach. podstawiane na bocznicę oraz zabierane z bocznicy na stację Ostrów Wlkp. Zach. są ciągnione.

### **2. Ilość obsług i czas ich wykonywania.**

- 2.1. Ilość obsług bocznicy oraz czas ich wykonywania ujęte są w opracowanym przez obsługującego licencjonowanego przewoźnika kolejowego „Planie obsługi bocznicy”, którego jeden egzemplarz znajduje się u użytkownika bocznicy. Plan obsługi bocznicy uzależniony jest od rozkładu jazdy oraz przyjętej przez przewoźnika kolejowego organizacji przewozów i może ulegać zmianom.
- 2.2. Obsługa bocznicy może odbywać się w ciągu całej doby.

### **3. Wymagany procent masy hamującej.**

- 3.1. Wymaganą masę hamującą ( $M_{hw}$ ) oblicza się wg wzoru:

$$M_{hw} = (M_o \times P_w) / 100$$

gdzie:  $M_o$  – masa ogólna w tonach;  $P_w$  – procent wymaganej masy hamującej.

Wynik obliczenia należy zaokrąglić wzwyż do pełnej tony.

Uwzględniając dopuszczalną prędkość jazdy wynoszącą do 25 km/h oraz profile toru dojazdowego do bocznicy (2,5‰), z największym spadkiem w kierunku stacji Ostrów Wlkp. Zach. wynoszącym maksymalnie 4,8‰, składy manewrowe podstawiane na bocznicę i z niej zabierane powinny mieć zapewnione 9% wymaganej masy hamującej oraz powinny być hamowane hamulcem zespolonym.

3.2. Wymaganego procentu masy hamującej składów podczas wykonywaniu manewrów na bocznicy nie określa się.

#### **4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.**

Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi:

- 1) 221 kN (22,5 tony/oś) po torze dojazdowym 221., 212. i 213.;
- 2) 196 kN (20 ton/oś) po pozostałych torach

przy uwzględnieniu dopuszczalnej prędkości po torach bocznicowych 25 km/h.

#### **5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.**

Na bocznicy, za wyjątkiem lokomotyw trakcji elektrycznej, nie ma ograniczeń w kursowaniu pojazdów kolejowych.

#### **6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy.**

6.1. Obsługa punktu zdawczego (znajdującego się na torach 205. i 206.) i punktów odbiorczych (znajdujących się na torach 212. i 213. oraz 215. i 216.) oraz dokonywana jest lokomotywą przewoźnika kolejowego (wpychanie, zabieranie wagonów).

6.2. Przetaczanie wagonów z punktu zdawczego na miejsca ładunkowe i z miejsc ładunkowych na punkty odbiorcze, porządkowanie wagonów oraz zestawianie składów wagonowych wykonywane jest lokomotywą użytkownika bocznicy.

6.3. W uzasadnionych przypadkach lokomotywa przewoźnika może poruszać się po wszystkich torach bocznicowych pod warunkiem, że potrzebę takiej obsługi bocznicy użytkownik bocznicy zgłosił wcześniej przewoźnikowi.

#### **7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury.**

Lokomotywa użytkownika bocznicy nie może wyjeżdżać na tory zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

## **V. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY**

### **1. Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe.**

Bocznica stanowi jeden rejon manewrowy.

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

2.1. Manewry na torach bocznicowych należy wykonywać z prędkością bezpieczną, zachowując należytą ostrożność tak, aby uszkodzeniu nie uległ tabor ani ładunek.

2.2. Prędkość jazd manewrowych na bocznic nie może przekraczać:

- 1) 25 km/h – przy jeździe składu manewrowego, gdy lokomotywa ciągnie wagony po wolnych torach, przy jeździe torem 221.;
- 2) 20 km/h – przy jeździe przez bramę na torze 221.;
- 3) 5 km/h – gdy lokomotywa pcha wagony po wolnych torach;
- 4) 3 km/h:
  - przy przetaczaniu wagonów podciągarką linową,
  - przy napychaniu wagonów lokomotywą manewrową na wywrotnicę i pod załadownię,
  - przy jeździe na tor zajęty, gdy lokomotywa manewrowa pcha wagony,
  - przy podstawianiu lub zabieraniu wagonów z punktów ładunkowych,
  - przy przejeździe lokomotywy manewrowej przez pomost wagi wagonowej,
  - przy jeździe obok budynków, ramp i urządzeń ładunkowych,
  - przy dojeżdżaniu do stojących wagonów,
  - przy dojeżdżaniu do końca torów (do kozłów oporowych),
  - obok placów składowych,
  - przy jeździe przez bramę wjazdową na torze 209. (garaż lokomotywy)
  - podczas jazd po torach, obok których pracują ludzie,
  - w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych ograniczających widoczność, aby manewrujący tabor mógł być natychmiast zatrzymany w razie pojawienia się przeszkody do jazdy,
  - podczas wykonywaniu manewrów ciągnikiem drogowym.

2.3. Przed rozpoczęciem każdej jazdy manewrowej, maszynista lokomotywy manewrowej ma obowiązek podania sygnału Rp 1 „Baczność”.

### 3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

- 3.1. Na części toru 202. (przed wywrotnicą) oraz na torach 215a i 216a (w rejonie załadowni) przetaczanie wagonów odbywa się za pomocą podciągarek linowych.
- 3.2. Na pozostałych torach bocznicowych manewry wykonywane są przez odstawianie i przetaczanie taboru lokomotywą manewrową.  
Odrzucanie wagonów jest **zabronione!**
- 3.3. W wyjątkowych sytuacjach dozwolone jest przetaczanie wagonów ciągnikiem drogowym.

### 4. Usytuowanie lokomotywy (pojazdu trakcyjnego) w składzie manewrowym.

- 4.1. Lokomotywa manewrowa (pojazd trakcyjny) powinna w czasie wykonywania manewrów znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego.
- 4.2. Umieszczanie lokomotywy między wagonami jest **zabronione!**

### 5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

- 5.1. Jazda składów manewrowych na i z torów boczniczy powinna odbywać się na hamulcu zespolonym, przy czym na każdą rozpoczętą grupę trzech (3) wagonów, dwa wagony (2) muszą mieć czynny hamulec zespolony.
- 5.2. Podczas wykonywania pracy manewrowej na torach boczniczy można jednorazowo przetaczać 10 wagonów (lub 6 wagonów ładownych) bez obsługiwanych hamulców wagonowych, natomiast przy przetaczaniu większej liczby wagonów, powinien być obsługiwany jeden (1) ręczny hamulec wagonowy lub dwa (2) wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każdą rozpoczętą grupę 10 wagonów.
- 5.3. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą oraz z lokomotywą, a nie użyte sprzęgi śrubowe i hamulcowe, powinny być zawieszane na wspornikach.
- 5.4. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów śrubowych i hamulcowych, także taboru przeznaczonego do zabrania z torów zdawczych boczniczy przez przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, należy do obowiązków drużyny manewrowej użytkownika boczniczy.
- 5.5. Sprzęganie wagonów z lokomotywą pociągową przewoźnika należy do obowiązków pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
- 5.6. Czynności te mogą być wykonywane dopiero po całkowitym zatrzymaniu przetaczanego taboru, w czasie postoju. Sprzęganie i rozprzęganie taboru będącego w ruchu jest **zabronione!**



## 6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

6.1. Obsadę drużyn trakcyjnych i pociągowych (manewrowych), w tym ich wyposażenie oraz wyposażenie lokomotywy przewoźnika kolejowego, dokonującej obsługi bocznic, określają:

- przepisy wewnętrzne danego przewoźnika kolejowego, aktualnie obsługującego bocznicę oraz
- postanowienia „Instrukcji prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach kolejowych”, przekazanej przez użytkownika bocznic aktualnie obsługującym bocznicę przewoźnikowi kolejowemu.

6.2. Drużynę trakcyjną użytkownika bocznic stanowi maszynista lub prowadzący pociąg kolejowy wyłącznie w obrębie bocznic kolejowych. W trakcie wykonywania manewrów maszyniście **nie wolno** wyręczać się w obsłudze lokomotywy innymi pracownikami.

6.3. Prawo przebywania w kabinie lokomotywy manewrowej użytkownika bocznic mają pracownicy drużyny manewrowej użytkownika bocznic oraz pracownicy nadzoru. Podczas jazdy pracownicy drużyny manewrowej użytkownika bocznic powinni zająć miejsca w kabinie maszynisty lub na pomoście lokomotywy manewrowej. Zajmowanie miejsca na stopniach wejściowych na lokomotywę manewrową jest **zabronione!**

6.4. Na lokomotywie manewrowej powinny znajdować się:

- 1) dwie (2) płozy hamulcowe, odpowiednie do typu szyn;
- 2) apteczka pierwszej pomocy;
- 3) gaśnica proszkowa 6 kg.

6.5. Maszynista prowadzący lokomotywę manewrową powinien mieć przy sobie aktualne prawo kierowania pojazdem kolejowym.

## 7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

7.1. Drużyna manewrowa użytkownika bocznic składa się z kierownika manewrów (ustawiacza) oraz – w razie potrzeby – manewrowego, a skład osobowy drużyny manewrowej wyznacza kierownik zmiany.

7.2. Wyposażenie drużyny manewrowej użytkownika bocznic określają postanowienia „Instrukcji prowadzenia pracy manewrowej na bocznicach kolejowych”.

7.3. Kierownik manewrów (ustawiacz):

- wykonuje niezbędną pracę sam, albo z pomocą przydzielonych mu pracowników (manewrowych lub innych pracowników posiadających kwalifikacje wymagane do wykonywania czynności manewrowego), który stosownie do potrzeb i okoliczności może wykonywać również czynności manewrowego lub

- na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe z włączonym hamulcem zespołowym, o długości nie przekraczającej 10 wagonów.

7.4. Zatrudnieni przy manewrach pracownicy drużyny manewrowej powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:

- chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
- gwizdek,
- kask i rękawice ochronne,
- kamizelkę ostrzegawczą.

a kierownik manewrów (ustawiacz) powinien być ponadto wyposażony w radiotelefon przenośny lub telefon komórkowy, zapewniający łączność z maszynistą lokomotywy manewrowej oraz nadzorującym manewry kierownikiem zmiany.

## **8. Jazdy manewrowe obok placów ładunkowych itp.**

8.1. Należy zachować szczególną ostrożność przy przetaczaniu wagonów obok składowisk, stanowisk ładunkowych oraz miejsc, gdzie zatrudnieni są ludzie. Przy przetaczaniu wagonów po torach przyległych do placów składowych, zasięgów oraz stanowisk ładunkowych pracownicy drużyny manewrowej nie mogą znajdować się w przestrzeni między wagonami, a konstrukcjami lub w przypadku gdy na placach wzdłuż torów składowane są materiały. Przy dojeżdżaniu do tych miejsc należy podać sygnał Rp 1 „Baczność”.

8.2. Przy jeździe przez bramę wjazdową oraz przy wjeździe do garażu lokomotywy ustawiacz lub manewrowy powinien poprzedzać skład manewrowy. Przejazd składu manewrowego przez bramę garażu dozwolony jest dopiero po zabezpieczeniu jej skrzydeł przed samoczynnym zamknięciem się.

**9. Dozwolona ilość wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych.**

9.1. Bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych w jednej grupie można przetaczać do 10 wagonów próżnych lub 6 wagonów ładownych.

9.2. W razie konieczności przetoczenia większej ilości wagonów, ilość wagonów hamowanych powinna być zgodna z postanowieniami „Instrukcji prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej”.

**10. Przetaczanie taboru kolejowego bez użycia pojazdu trakcyjnego.**

10.1. Na bocznicy, z uwagi na pochylenia torów i używane maszyny, przetaczanie wagonów siłą ludzką jest **zabronione!**

10.2. Na bocznicy manewry wykonuje się sposobem odstawczym przy użyciu pojazdu trakcyjnego użytkownika bocznicy. Przetaczanie taboru kolejowego ciągnikiem drogowym dozwolone jest w uzasadnionych przypadkach po spełnieniu następujących warunków:

- przetaczanie wagonów za pomocą pojazdu drogowego może odbywać się wyłącznie pod kierownictwem ustawiacza, a osoby zatrudnione przy przetaczaniu wagonów powinny, przed rozpoczęciem tych czynności, zostać przez kierującego manewrami pouczone o sposobie przetaczania wagonów,
- kierowca ciągnika drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności ustawiacza lub manewrowego,
- oprócz kierującego pojazdem drogowym w przetaczaniu wagonów powinien uczestniczyć drugi pracownik, do obowiązków którego należy zabezpieczenie i zatrzymanie przetaczanych wagonów hamulcem wagonowym lub drążkiem, zakładanym pomiędzy obręczą koła, a ostojnicą wagonu,
- wagony mogą być przetaczane pojazdem drogowym tylko na odcinkach torów, przy których istnieje droga o równej i twardej nawierzchni,
- szybkość przetaczanych wagonów nie może przekraczać 3 km/godz., a w jednej grupie przetaczać można tylko tyle sprzęgniętych ze sobą wagonów, ile w razie potrzeby można natychmiast zatrzymać,
- podczas przetaczania taboru pojazdem drogowym łańcuch lub lina powinien/na mieć długość co najmniej 2,5 m i zabezpieczona w sposób wykluczający uszkodzenie przetaczanego wagonu,
- pojazd drogowy powinien znajdować się na zewnątrz toru, a kierowca powinien uważać, aby w czasie przetaczania nikt nie znajdował się wewnątrz toru, ani między wagonami, a pojazdem drogowym,
- podczas przetaczania wagonów za pomocą pojazdu drogowego **nie wolno** uderzać wagonem przetaczanym w wagony stojące celem ich uruchomienia.

## 11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.

- 11.1. Rozjazdy nr: 37 i 50 oraz wykolejnica Wk 4 są scentralizowane i nastawiane przez nastawniczego nastawni wykonawczej OZ1 stacji Ostrów Wlkp. Zach.
- 11.2. Rozjazdy nr: 217, 218, 219, 220, 221, 222, 401 oraz wykolejnice: Wk 201, Wk 202, Wk 203, Wk 204 i Wk 401 są nastawiane ręcznie przez zwrotniczego CZW, który obsługuje również rozjazdy nr: 224, 225, 226, 227 dlajazd składu manewrowego przewoźnika kolejowego ze stacji Ostrów Wlkp. Zach. na tory zdawcze 205., 206. i odwrotnie.
- 11.3. Rozjazdy nr: 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 230, 231, i 232 dla jazd manewrowych wykonywanych lokomotywą manewrową użytkownika bocznicy obsługuje ustawiacz lub wyznaczony przez niego manewrowy drużyny manewrowej użytkownika bocznicy. W wyjątkowych sytuacjach na polecenie zwrotniczego CZW rozjazdy nr: 224, 225, 226, 227 dla jazd składu manewrowego przewoźnika kolejowego może obsługiwać ustawiacz drużyny manewrowej użytkownika bocznicy. W takim przypadku o właściwym ułożeniu wyżej wymienionych zwrotnic dla określonej jazdy na tory zdawcze 205. lub 206. ustawiacz powiadamia zwrotniczego CZW.
- 11.4. Po nastawieniu zwrotnicy w odpowiednie położenie pracownik ją obsługujący musi sprawdzić czy iglica w sposób prawidłowy przylega, do opornicy, czy przeciwwaga jest w krańcowym położeniu i czy zamknięcia nastawcze działają prawidłowo. Za prawidłowe nastawienie zwrotnicy odpowiedzialny jest pracownik ją obsługujący.
- 11.5. Przygotowując drogi przebiegu dla manewrów należy zwrotnice nastawiać kolejno, zaczynając od najdalszej od przetaczanego taboru patrząc w kierunku zamierzonej jazdy. **Nie wolno** przestawiać zwrotnic pod taborem, a także bezpośrednio przed taborem, gdy istnieje niebezpieczeństwo najechania na nie w trakcie przestawiania.
- 11.6. W przypadku wjazdu „z ostrza” na rozjazd z iglicami ustawionymi dla jazdy z innego toru i „rozprucia” zwrotnicy, **taboru cofać nie wolno!** Po stwierdzeniu, że nie ma widocznych uszkodzeń na częściach rozjazdu, przez który ma przejechać tabor, należy tabor ten usunąć z rozjazdu ruchem w kierunku z ostrza zwrotnicy, przemieszczając go ostrożnie. **Nie wolno** dokonywać dalszych jazd manewrowych przez ten rozjazd przed ponownym dopuszczeniem go do ruchu.
- 11.7. Po zakończeniu manewrów wykolejnice należy nałożyć na tory i zamknąć, a zwrotnice rozjazdów należy nastawić w położenie zasadnicze.
- 11.8. Położenie zwrotnic i wykolejnic w drogach przebiegu w rejonie stanowiska zwrotniczego CZW:
  - 1) z toru 221. na tor 214./214a i odwrotnie: 217+, Wk 201+, 218+, Wk 202+, Wk 203+, 219+, Wk 204+, 220+, 221+, 222+, 401+, Wk 401+, (wjazd składu manewrowego z toru nr 221 na tor nr 214/214a do rozjazdu nr 24 odbywa się na

sygnał Ms 2 podany na Tm 201; dalsza jazda na torach 203., 205. i 206. odbywa się na ręczne sygnały manewrowe);

- 2) z toru 212. na tor 221 i odwrotnie: 217-, 218-, Wk 201-, Wk 202+, Wk 203+, Wk 204+, 220+, 401+, Wk 401+;
- 3) z toru 213. na tor 221. i odwrotnie: 217-, Wk 201+, 218+, Wk 202-, Wk203+, 219+, Wk 204+, 220+, 401+, Wk 401+;
- 4) z toru 215. na tor 221. i odwrotnie: 217+, Wk 201+, 218+, Wk 202+, Wk 203-, 219-, Wk 204+, 220+, 401+, Wk 401+;
- 5) z toru 216. na tor 221. i odwrotnie: 217+, Wk 201+, 218+, Wk 202+, Wk 203+, 219-, 220-, Wk 204-, 401+, Wk 401+;
- 6) z toru 214. na tor 221.: 217+, Wk 201+, 218+, Wk 202+, Wk 203+, 219+, Wk 204+, 220+, 401+, Wk 401+;
- 7) z toru 221. na tor 401. i odwrotnie: 217+, Wk 201+, 218+, Wk 202+, Wk 203+, 219+, Wk 204+, 401-, Wk 401- (wjazd składu manewrowego na tor 401. odbywa się na sygnał podany na Tm 201, a wyjazd składu manewrowego z toru 401 odbywa się na sygnał ręczny Rm 1 „Do mnie”, podawany przez zwrotniczego CZW).

## **12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.**

12.1. Do zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem używać należy płóz hamulcowych typu PL-1 koloru czerwonego, lub uniwersalnych typu PL-3 koloru pomarańczowego.

12.2. Płozy hamulcowe znajdują się:

- 1) na stojakach na międzytorzu torów: 202. i 203., 205. i 206., 212. i 213. oraz 215. i 216.;
- 2) na lokomotywie manewrowej – 2 sztuki.

12.3. Płozy hamulcowe używane na bocznicach powinny być oznaczone nazwą skróconą bocznicą i kolejnym numerem ewidencyjnym. **Zabrania się** wywożenia płóz hamulcowych poza teren bocznic.

12.4. Płozy hamulcowe nie użyte do zabezpieczenia taboru należy przechowywać w miejscach wskazanych wyżej w pkt 12.2.

12.5. Za stan i ilość płóz hamulcowych oraz właściwe ich używanie i przechowywanie odpowiedzialny jest ustawiacz.

12.6. W przypadku zauważenia uszkodzonych płóz hamulcowych ustawiacz obowiązany jest przekazać je kierownikowi zmiany i żądać wydania w zamian nowych. Płozy hamulcowe uszkodzone należy składać w miejscu wyznaczonym przez kierownika zmiany w sposób uniemożliwiający ich użycie.

### **13.Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.**

- 13.1. Do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem należy używać ręcznych hamulców wagonowych i płóz hamulcowych.
- 13.2. Obowiązek zabezpieczenia przed zbiegnięciem wagonów znajdujących się na torach bocznicowych należy do drużyny manewrowej użytkownika boczniczy.
- 13.3. Zdjęcie płóz i/lub odhamowanie wagonów) przy obsłudze torów odbiorczych: 212., 213. lub 215., 216. należy do obowiązków zwrotniczego CZW lub, w uzgodnieniu z ustawiaczem, do wyznaczonego pracownika drużyny manewrowej użytkownik boczniczy.
- 13.4. W przypadku dokonywania obsługi boczniczy bez obecności przedstawiciela boczniczy obowiązek zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem na punktach zdawczym i odbiorczym należy do ustawiacza przewoźnika kolejowego, który wykorzystuje do tego celu płozy hamulcowe, znajdujące się na danym punkcie i używane do tego celu przez użytkownika boczniczy.
- 13.5. W czasie wykonywania manewrów, pozostawiając wagony w pobliżu miejsca, które powinno być wolne od taboru, należy uwzględnić stosowny odstęp od ukresu na wypadek samoczynnego przesunięcia się wagonów wskutek rozprężenia się sprzężyn zderzakowych lub uderzenia przez inne pojazdy kolejowe.
- 13.6. Po ukończeniu manewrów, wagony na torach boczniczy zabezpiecza się przed zbiegnięciem przez sprzęgnięcie taboru, zahamowanie hamulcem ręcznym oraz wykładając płozy hamulcowe pod koła skrajnej osi wagonów od strony spadku torów.
- 13.7. Oprócz sprzęgania należy zahamować hamulcem ręcznym:
- 1) jeden (1) wagon – gdy grupa nie przekracza 10 wagonów;
  - 2) dwa (2) wagony – gdy grupa przekracza 10 wagonów.
- Jeżeli w grupie znajduje się tylko jeden (1) wagon z hamulcem ręcznym to niezależnie od zahamowania należy go podklinować płozami hamulcowymi od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia tej grupy wagonów.

Regulamin pracy bocznic kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

- 13.8. Jeżeli pojedynczy wagon lub grupa wagonów znajduje się na pochyleniu toru wynoszącym ponad 2,5‰, to oprócz zahamowania wagonów hamulcem ręcznym należy je podklinować płozami hamulcowymi od strony, w kierunku której istnieje możliwość zbiegnięcia taboru w drogę przebiegu dlajazd manewrowych.
- 13.9. Bez polecenia lub zgody ustawiacza użytkownika bocznic samowolne odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie wyłożonych płóz hamulcowych jest **zabronione!**
- 13.10. Tory stacji Ostrów Wlkp. Zach. zabezpieczone są przed wtoczeniem się na nie taboru z torów bocznicowych przez ustawienie zwrotnicy rozjazdu nr 50 w położenie kierujące na tor 204. (żeberko ochronne).



## **VI. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRÓW NA BOCZNICY KOLEJOWEJ**

### **1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.**

- 1.1. Organizowanie pracy manewrowej oraz nadzór nad jej prawidłowym wykonaniem należy do obowiązków kierownika manewrów (ustawiacza) użytkownika boczniczy.
- 1.2. Planowanie pracy manewrowej należy do obowiązków kierownika zmiany.

### **2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.**

- 2.1. Pracę manewrową związaną z obsługą boczniczy dla podstawienia na punkt zdawczy wagonów przeznaczonych na bocznicę i/lub zabrania wagonów z punktu zdawczego planuje, organizuje i wykonuje drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego.
- 2.2. Pracę manewrową związaną z podstawianiem lub zabieraniem wagonów na oraz z poszczególnych stanowisk ładunkowych organizuje i wykonuje drużyna manewrowa boczniczy.

### **3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy.**

- 3.1. **Nie wolno** wykonywać manewrów w czasie trwających prac ekspedycyjnych. Przed zamierzonym dojazdem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym dokonywane są czynności ładunkowe kierownik manewrów (ustawiacz) powinien:
  - 1) zażądać od kierującego pracą zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz odsunięciu się ludzi na bezpieczną odległość;
  - 2) zażądać zabezpieczenia urządzenia ładunkowego;
  - 3) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykołowanie taboru.
- 3.2. Każdorazowo o zakończeniu manewrów na punktach ładunkowych należy powiadomić o tym pracownika kierującego czynnościami ładunkowymi.
- 3.3. Przed uruchomieniem taboru zabieranego z punktu ładunkowego kierownik manewrów musi stwierdzić czy drzwi wagonów, klapy, pokrywy, burty są zamknięte, czy z wagonów nie wystają jakieś przedmioty, następnie należy zdjąć z szyn płozy hamulcowe zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem i podać sygnał zezwalający na jazdę manewrową.
- 3.4. Przy przetaczaniu wagonów obok punktów ładunkowych, placów składowych, magazynów należy zachować szczególne środki ostrożności. Zabrania się przebywania i jazdy na taborze od strony budowli i innych przeszkód.

#### **4. WAŻENIE WAGONÓW**

- 4.1. Na boczniczy można ważyć wagony na 2, znajdujących się na torach 215a oraz 216a wagach, o długości pomostów 16 m i nośności 1.000 kN.
- 4.2. Przed ważeniem wagon należy ustawić na pomoście wagowym w jednakowej odległości od jego końców, zdjąć obydwie sprzęgi, aby luźno zwisały, a zderzaki nie mogą stykać się ze zderzakami sąsiednich wagonów.
- 4.3. W razie konieczności zważenia przesyłek wagonowych, zasady ważenia należy uzgodnić z przewoźnikiem kolejowym. Ustalenie masy netto nadawanych przesyłek może odbywać się przez odpowiednią deklarację nadawcy w dokumentach przewozowych.
- 4.4. **Zabrania się** ważenia wagonów, gdy:
  - długość pomostu wagi jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu lub grupy wagonów załadowanych wspólnym ładunkiem,
  - ciężar brutto ważonego wagonu lub grupy wagonów załadowanych wspólnym ładunkiem jest większy od udźwigu wagi.

#### **5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.**

- 5.1. Okres pogotowia zimowego rozpoczyna się 15 listopada i kończy 31 marca, a właściwe przygotowanie boczniczy do pracy w okresie zimowym odbywa się przez wykonanie w terminie do 15 listopada:
  - 1) osłony (w razie potrzeby) torów bocznicowych zasłonami odśnieżnymi oraz podjęcia innych działań zaradczych, przeciwdziałających skutkom zimy;
  - 2) przygotowania urządzeń i sprzętu ładunkowego oraz pracowników do wykonywania pracy ładunkowej w złych warunkach atmosferycznych i zimowych;
  - 3) sprawdzenia działania urządzeń nastawczych zwrotnic rozjazdów.
- 5.2. Kierownik Zmiany, pełniący jednocześnie obowiązki kierownika akcji zima odpowiada za zgromadzenie i złożenie w wyznaczonych miejscach w terminie do 15 listopada odpowiedniej ilości materiałów i przedmiotów przeznaczonych do akcji zimowej, a zwłaszcza:
  - piasku lub żużla do posypywania dróg w rejonie manewrowym boczniczy,
  - soli do posypywania miejsc, które nie powinny zamarznąć<sup>1)</sup>,
  - łopat, mioteł, szczotek, skrobaczek i drągów,
  - rurek służących za przedłużacze do sprzęgów śrubowych,
  - odzieży zimowej ochronnej i roboczej,spisanych i utrzymanych w ciągłej gotowości do użycia.

---

<sup>1)</sup> Nie wolno posypywać solą elementów metalowych.

Regulamin pracy bocznic kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

Zapas suchego piasku należy przechowywać w skrzyniach lub w beczkach ustawionych w miejscach nie utrudniających pracy manewrowej. O miejscu składowania piasku i soli kierownik akcji zima powiadamia wszystkich zainteresowanych pracowników.

5.3. W czasie złej widoczności spowodowanej złymi warunkami atmosferycznymi np. mgła, zawieja, śnieżyca, ulewa należy zachować szczególne środki ostrożności. Tabor należy przetaczać z taką prędkością, aby można go było zatrzymać w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

5.4. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi kierownik akcji zima może zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej bocznic CZW oraz/lub toru 221. dojazdowego do bocznic CZW i ORLEN, powiadamiając o tym niezwłocznie:

1) ze strony PKP PLK S.A.:

- dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „OZ” – ☎ 62 724 33 79,
- Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Ostrowie Wlkp. – ☎ 62 724 33 56;

2) ze strony PKN ORLEN S.A.:

- Kierownika Terminalu Paliw – ☎ 24 256 71 83, ☎ 691 993 063,
- Osobę kierującą Transportem Kolejowym ORLEN Kolej Sp. z o.o. w Terminalu Paliw w Ostrowie Wlkp. – ☎ 24 256 64 85, ☎ 603 587 318.

W przypadkach niezbędnych dla usuwania skutków zimy w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strony, po wzajemnym uzgodnieniu, mogą udzielić sobie odpłatnej pomocy w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.

5.5. Kierownik akcji zima zwraca uwagę na miejsca zagrożone zaśnieżeniem i oblodzeniem, koordynując podjęte działania w zakresie kolejności usuwanych przeszkód, ustalając kolejność prac i sposób wykonywania czynności oraz zastosowania sprzętu ręcznego bądź mechanicznego.

5.6. Pracownicy bocznic w czasie alarmu zimowego obowiązani są do czynnego udziału w usuwaniu przeszkód powodujących utrudnienia w sprawnym i bezpiecznym wykonywaniu pracy manewrowej.

5.7. Usunięty z torów śnieg i lód należy zgromadzić w takich miejscach, aby nie przeszkadzały w pracy manewrowej i nie ograniczały dobrej widoczności sygnałów i wskaźników.

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

6.1. Warunki zachowania bezpieczeństwa przez wykonujące na bocznic pracę manewrową drużyny manewrową i trakcyjną określają przepisy wewnętrzne użytkownika bocznicy.

#### 6.2. Ograniczenia przy pchaniu wagonów:

W przypadku pchania wagonów, wagony te muszą być ze sobą połączone przewodami hamulca zespolonego. Na stopniu pierwszego pchanego wagonu przy ścianie czołowej powinien znajdować się ustawiacz lub manewrowy, względnie musi on poprzedzać pchaną grupę wagonów, idąc z boku przed czołem składu w kierunku jazdy po stronie stanowiska maszynisty tak, aby ten widział on podawane sygnały.

#### 6.3. Miejsca szczególnie niebezpieczne i środki ostrożności przy wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicy:

- 1) miejscami szczególnie niebezpiecznymi są:
  - brama wjazdowa na teren zakładu i do garażu lokomotywy (tor 209.),
  - rejon budynku załadowni wraz z podciągarkami przy torach 215a i 216a,
  - rejon wywrotnicy wraz z podciągarką przy torze 202.,
  - boczne stanowisko ładunkowe przy torze 207a,
  - place i punkty rozładunkowe przy torach,
  - tory przechodzące obok zasieków, magazynów itp.;
- 2) wykonywanie ruchów manewrowych obok magazynów i innych obiektów stałych jest dozwolone tylko wtedy, gdy pomiędzy wyżej wymienionymi obiektami stałymi, a przetaczanym taborem nie znajdują się ludzie, a ruchome części urządzeń i maszyn ładunkowych znajdują się w położeniach nie zagrażających bezpieczeństwu ludzi i taboru oraz są zabezpieczone; za przestrzeganie ww. zasad odpowiedzialny jest odpowiedzialny jest kierownik manewrów;
- 3) miejsca niebezpieczne takie jak: krawędzie bocznych stanowisk ładunkowych itp. powinny być pomalowane w pasy, na przemian żółte i czarne.

#### 6.4. Bezpieczeństwo i higiena pracy.

- 1) Każdy pracownik, podczas znajdowania się na terenie bocznicy i wykonywania swych obowiązków powinien dbać o własne bezpieczeństwo oraz, w miarę możliwości, zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie.

Wchodząc na tor należy przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor, a przez tor przechodzić najkrótszą drogą, prostopadle do jego osi, nie stąpając po główkach szyn.

Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze poboczem toru, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn

- 2) Pracownikom bocznicy **zabrania się**:
  - chodzenia po torze, o ile nie wymagają tego jego obowiązki,
  - przechodzenia pod wagonami lub po ich zderzakach,
  - przechodzenia przez tor bezpośrednio przed nadjeżdżającym jak również za jadącym taborem,

- wchodzenia w skrajnię będących w ruchu wagonów,
  - przechodzenia przez tor 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 wykonywania manewrów,
  - chodzenia po towarach lub materiałach złożonych na międzytorzach albo pozostałych po dokonywanych robotach,
  - jazdy wszelkimi pojazdami (rower, motocykl, wózek akumulatorowy itp) po poboczach i ścieżkach przy torze,
  - chodzenia w rejonie toru bez założonej kamizelki ostrzegawczej, a w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.
- 3) Przy ręcznym przestawianiu zwrotnicy rozjazdu pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiany rozjazd i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru.
  - 4) Stojaki do płóz hamulcowych powinny być ustawione w miejscach do tego wyznaczonych tak, aby nie utrudniały swobodnego poruszania się pracowników drużyny manewrowej.
  - 5) Tory i międzytorza w miejscach, gdzie odbywają się manewry, powinny być utrzymane w należyтым stanie technicznym czystości i porządku. Na torach oraz międzytorzach nie wolno składować materiałów nawierzchniowych.
  - 6) W okresie zimowym należy tory i rozjazdy na boczniczy posypywać piaskiem, a międzytorza piaskiem lub solą.

#### 6.5. Ochrona przeciwpożarowa.

- 1) Zasady bezpieczeństwa pożarowego i ochrony przeciwpożarowej określają postanowienia Instrukcji bezpieczeństwa pożarowego boczniczy;
- 2) Materiały palne znajdujące się wewnątrz obiektu, na terenie przyległym do niego lub placu składowym powinny być używane oraz przechowywane w sposób nie naruszający bezpieczeństwa ludzi oraz mienia;
- 3) W czasie obsługi boczniczy i wykonywania manewrów na torach bocznicowych należy zwracać szczególną uwagę na zachowanie bezpieczeństwa przeciwpożarowego i stosować się do obowiązującego na terenie zakładu i boczniczy regulaminu postępowania na wypadek zagrożenia pożarowego;
- 4) Każdy pracownik zobowiązany jest w szczególności:
  - przestrzegać przepisy o ochronie przeciwpożarowej,
  - w razie zauważenia pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia, obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić osoby znajdujące się w strefie zagrożenia oraz straż pożarną i kierownika zmiany, a następnie starać się opanować pożar w zarodku wszelkimi możliwymi środkami;
- 5) Na widocznych miejscach powinny znajdować się instrukcje przeciwpożarowe;



Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

- 6) Osoby odpowiedzialne za pracę sprzętu, maszyn i pojazdów obowiązane są zapewnić bezpieczeństwo pożarowe podległym pracownikom;
- 7) Hydranty oraz inne zbiorniki wodne powinny być łatwo dostępne i odpowiednio oznakowane, a ich lokalizacja znana pracownikom;
- 8) Pracownicy powinni być przeszkoleni w zakresie znajomości przepisów i zasad ochrony przeciwpożarowej.

6.6. Urządzenia multimedialne niezwiązane z prowadzeniem ruchu kolejowego.

**Zabrania się** podczas pracy korzystania z urządzeń multimedialnych niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, utrudniających prawidłowy odbiór nadawanych sygnałów akustycznych i komunikatów głosowych.

## **VII. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH**

### **1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych.**

- 1.1. Przewoźnik kolejowy podstawia wagony przeznaczone na bocznicę na podstawie dokumentacji zdawczo-odbiorczej określonej w umowie.
- 1.2. Z ramienia przewoźnika wagony przekazuje ustawiacz drużyny manewrowej, a ze strony użytkownika boczniczy wagony przyjmuje upoważniony pracownik użytkownika boczniczy.
- 1.3. Nieplanowa obsługa boczniczy powinna być zgłoszona przez przewoźnika kolejowego wyznaczonemu pracownikowi użytkownika boczniczy.
- 1.4. O zamiarze obsługi boczniczy przez przewoźnika kolejowego użytkownik boczniczy powiadamia drużynę manewrową boczniczy.
- 1.5. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości przy przyjmowaniu wagonów na bocznicę i stwierdzenia częściowego braku, uszkodzenia przesyłki lub plomb, upoważniony pracownik użytkownika boczniczy zgłasza to ustawiaczowi przewoźnika kolejowego, który wpisuje dodatkowo uwagi do dokumentów zdawczo-odbiorczych, które następnie obie strony potwierdzają podpisami.

### **2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy.**

- 2.1. Użytkownik boczniczy przekazuje wagony przewoźnikowi kolejowemu na podstawie określonej w umowie dokumentacji zdawczo-odbiorczej.
- 2.2. Z ramienia przewoźnika kolejowego wagony przyjmuje ustawiacz drużyny manewrowej, a ze strony użytkownika boczniczy wagony zdaje upoważniony pracownik użytkownika boczniczy.
- 2.3. Gotowe do zabrania wagony, po sprawdzeniu przez ustawiacza przewoźnika kolejowego w obecności upoważnionego pracownika użytkownika boczniczy zabiera z punktu odbiorczego drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego.
- 2.4. W przypadku stwierdzenia podczas przekazywania wagonów z boczniczy nieprawidłowości powinny one zostać usunięte przez użytkownika boczniczy.  
Jeżeli usterek technicznych nie można usunąć natychmiast, ustawiacz przewoźnika kolejowego wykreśla uszkodzony lub źle załadowany wagon z dokumentów zdawczo-odbiorczych i pozostawia go na boczniczy.  
Po usunięciu nieprawidłowości ponownie należy zgłosić przewoźnikowi kolejowemu gotowość wagonu do zabrania.
- 2.5. Wagony zdawane przewoźnikowi kolejowemu nie podlegają grupowaniu według grup relacyjnych.
- 2.6. O gotowości wagonów do zabrania użytkownik boczniczy zawiadamia przewoźnika kolejowego w sposób ustalony w umowie.



## **VIII. PRZEWÓZ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.**

Nie dotyczy. Na boczniczy kolejowej Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla, ul. Węglowa 4; 03-400 Ostrów Wielkopolski nie wykonuje się prac ładunkowych z towarami niebezpiecznymi w rozumieniu Regulaminu dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID).

## **IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYCH I UTRZYMANIE OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO**

1. Utrzymanie torów i urządzeń na boczniczy w stanie zdatnym do eksploatacji należy do użytkownika boczniczy, który ma opracowany własny przepis wewnętrzny określający warunki utrzymania infrastruktury kolejowej i urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego – Instrukcję utrzymania infrastruktury kolejowej boczniczy.
2. Badania techniczne wykonywane są przez osoby, posiadającą wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach: linie, węzły i stacje kolejowe oraz urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, na zasadach określonych w ustawie – Prawo budowlane, a wyniki kontroli okresowej odnotowane są we właściwej, określonej w Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej boczniczy dokumentacji.
3. Oględziny torów i rozjazdów boczniczy wykonywane są przez osoby, posiadające odpowiednie kwalifikacje w terminach określonych w przywołanej wyżej w pkt 1. Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej boczniczy. Wyniki oględzin odnotowane są we właściwej dokumentacji.
4. Za właściwe utrzymanie torów oraz za oględziny i konserwację rozjazdów odpowiedzialny jest toromistrz. Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym, obejmującego konserwację tych budowli i urządzeń wyznacza się doraźnie pracowników zatrudnionych na boczniczy.
5. Wszelkie zabiegi przekraczające zakres bieżącego utrzymania torów i urządzeń na terenie boczniczy mogą być realizowane na podstawie umowy z podmiotem zewnętrznym, posiadającym stosowne uprawnienia do wykonywania określonych prac z tym, że wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia, o których mowa wyżej w pkt 2.
6. Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na boczniczy, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej, załadunek i wyładunek na punktach ładunkowych, względnie wiążące się z bezpieczeństwem pracy taboru oraz ludzi muszą być uzgodnione z:
  - kierownikiem zmiany, który ustala czas i porządek wykonywania tych robót,
  - osobą kierującą Transportem Kolejowym ORLEN Kolej w Terminalu Paliw w Ostrowie Wlkp.,
  - Naczelnikiem Sekcji Eksploatacji w Ostrowie Wlkp., reprezentującym zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.,
  - przewoźnikiem kolejowym obsługującym bocznicę,w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej.
7. Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający zakres i termin wykonania poszczególnych prac, niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie), sposób osłonięcia miejsca robót oraz osobę nadzorującą wykonanie robót.

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

8. Bezpośrednio przed przystąpieniem do wykonywania robót kierownik robót powinien uprzedzić kierownika manewrów o zakresie wykonywania prac i związanych z tym ograniczeniach w prowadzeniu pracy manewrowej.
9. Miejsce robót należy osygnalizować przez ustawienie tarczy ostrzegawczej D-1 ob-razem w kierunku czynnego toru, po którym mogą odbywać się jazdy manewrowe. Osygnalizowania dokonuje kierownik robót, a w przypadkach awaryjnych (pęknięć szyn, wyszczerbień iglic rozjazdów, wyłupań krzyżownic, niedolegania iglic do opornic itp.) pracownik użytkownika boczniczy.  
Usunięcie sygnałów osłaniających miejsca robót może nastąpić dopiero po zakoń-czeniu robót.
10. Za bezpieczeństwo pracowników wykonujących roboty utrzymania odpowiedzialny jest kierownik robót.
11. W razie zauważenia uszkodzeń toru lub urządzeń mogących zagrozić pracy ma- newrowej lub ludziom zatrudnionym przy transporcie kolejowym pracownik, który zauważył uszkodzenia, natychmiast powinien powiadomić kierownika zmiany, który podejmuje odpowiednie działania.
12. W razie potrzeby pracownik, który zauważył uszkodzenie toru, urządzeń powinien osłonić to miejsce tarczą ostrzegawczą D-1 lub innymi dostępnymi środkami, aby nie dopuścić do dalszych następstw.

## **X. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY**

1. Na boczniczy zatrudnieni są: maszynista lokomotywy manewrowej (lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie na boczniczy), ustawiacz oraz ewentualnie manewrowy.
2. Zapewnienie właściwych kwalifikacji i przygotowania zawodowego drużynie trakcyjnej oraz drużynie manewrowej przewoźnika kolejowego należy do obowiązków przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
3. Maszyniści oraz pracownicy drużyny manewrowej użytkownika boczniczy wykonujący czynności związane z transportem kolejowy na boczniczy powinni posiadać kwalifikacje i uprawnienia oraz spełniać wymogi zdrowotne określone w pkt 11. Załącznika Nr 1 do przywołanego na wstępie *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych*.  
Użytkownik boczniczy prowadzi wymaganą dokumentację, poświadczającą spełnianie powyższych wymagań.
4. Pracownicy diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej na boczniczy.
  - 4.1. Toromistrz oraz automatyk powinni spełniać warunki określone w przywołanego na wstępie *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych*.
  - 4.2. Diagnosta ds. nawierzchni i podtorza oraz diagnosta ds. automatyki powinni posiadać wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach: linie, węzły i stacje kolejowe oraz urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, określone w *rozporządzeniu Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 29 kwietnia 2019 r. w sprawie przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie*.

## **XI. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY**

1. Do obowiązków kierownika manewrów należy:
  - 1) wykonywanie pracy manewrowej na boczniczy zgodnie z postanowieniami niniejszego Regulaminu i obowiązującymi w tym zakresie przepisami oraz przepisami wewnętrznymi;
  - 2) sprzęganie i rozprzęganie taboru;
  - 3) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem;
  - 4) terminowe zabieranie z torów zdawczych i zdawanie wagonów na torach odbiorczych;
  - 5) prowadzenie dokumentacji zdawczo-odbiorczej;
  - 6) współpraca z drużyną manewrową przewoźnika kolejowego;
  - 7) przestrzeganie przepisów i zasad bhp.
  
2. Do obowiązków maszynisty lokomotywy manewrowej należy:
  - 1) obsługa i prowadzenie lokomotywy oraz wykonywanie manewrów zgodnie z obowiązującymi przepisami;
  - 2) wykonywanie określonych manewrów na polecenie kierownika manewrów;
  - 3) obserwacja podawanych przez manewrowego sygnałów
  - 4) podawanie sygnału Rp 1 „Bacność” w miejscach niebezpiecznych;
  - 5) prawidłowa eksploatacja lokomotywy wraz ze znajdującymi się na niej urządzeniami i wyposażeniem;
  - 6) przestrzeganie przepisów i zasad bhp.
  
3. Do obowiązków Kierownika Zmiany należy:
  - 1) nadzór nad wykonywaniem pracy manewrowej na boczniczy zgodnie z postanowieniami niniejszego Regulaminu i obowiązujących w tym zakresie przepisami oraz instrukcji wewnętrznych;
  - 2) nadzór nad zabezpieczeniem wagonów i przesyłek przed kradzieżą;
  - 3) nadzór nad właściwym zabezpieczeniem i osygnalizowaniem zamkniętych dla ruchu torów i rozjazdów;
  - 4) sprawna organizacja pracy manewrowej w okresie zimowym (kieruje akcją zima);
  - 5) czuwanie nad terminowym zabieraniem wagonów z punktu zdawczego;
  - 6) czuwanie nad terminowym zdawaniem wagonów na punkt odbiorczy.
  - 7) sprawdzenie czy podległy mu personel jest zdolny do wykonywania swoich czynności (trzeźwość, przepisowy ubiór itp.).

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

4. Kierownikowi zmiany podlegają: zwrotniczy, ustawiacz, manewrowi, maszynista, operatorzy podciągarek.
5. W zakresie bezpieczeństwa pracy manewrowej Kierownik Zmiany może wydawać polecenia toromistrzowi.

## XII. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM

### 1. Zdarzenia na torach boczniczy i tryb ich zgłaszania.

W razie wystąpienia na boczniczy zdarzenia (poważny wypadek, wypadek, incydent), w rozumieniu art. 4 pkt 45-47 przywołanej na wstępie ustawy o transporcie kolejowym:

1) pracownik kolejowy **obowiązany jest** osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie, używając wszelkich dostępnych środków zawiadomić o zdarzeniu:

- osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
- kierownika zmiany – ☎ 62 734 92 88 wew. 115,
- Dyrektora Składowiska – ☎ 62 734 92 88 wew. 102, ☎ 665 490 721,

a w przypadku jego nieobecności

- Z-cę Dyrektora Składowiska – ☎ 62 734 92 88 wew. 108, ☎ 601 359 915,
- dyżurnego ruchu nastawni „OZ” – ☎ 62 724 33 79

oraz w razie potrzeby:

- Kierownika ORLEN S.A. Terminalu Paliw – ☎ 24 256 71 83, ☎ 691 993 063.

Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki, przy czym brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia, po czym kolejne czynności wykonywać zgodnie z postanowieniami „Instrukcji postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy”.

Ponadto ustawiacz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę zgłasza fakt zaistnienia wypadku swojemu zwierzchnikowi, według zasad określonych w przepisach wewnętrznych danego przewoźnika kolejowego.

Pracownik kolejowy, w miarę posiadanych umiejętności i możliwości, zobowiązany jest do udzielenia pierwszej pomocy poszkodowanym w zdarzeniu.

Kierownik zmiany, któremu zgłoszono zdarzenie, powiadamia niezwłocznie: centrum powiadamiania ratunkowego i/lub jednostkę ochrony przeciwpożarowej albo Policję oraz dyżurnego ruchu nastawni „OZ” (☎ 62 724 33 79).

2) Dyrektor Składowiska lub wyznaczony przez niego pracownik **obowiązany jest** powiadomić o zdarzeniu:

- Komisję Kolejową ze strony użytkownika boczniczy:

Przewodniczący – Wiesław Malarczyk

☎ 601 565 577,

Członkowie: – Dawid Buczek

☎ 723 021 409,

– Sebastian Niśkiewicz

☎ 507 572 809;



- Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych:
    - ☎ 22 630 14 33,
    - 📠 22 630 14 39,
    - @ [pkbwk@mswia.gov.pl](mailto:pkbwk@mswia.gov.pl);
  - UTK Oddział Terenowy w Poznaniu:
    - ☎ 61 250 35 90,
    - 📠 61 250 35 91,
    - @ [utko7@utk.gov.pl](mailto:utko7@utk.gov.pl).
- oraz:
- Prezesa Zarządu CZW „Węglolzbyt” S.A. w Katowicach wg wzoru stanowiącego Załącznik Nr 4 do Regulaminu.

## 2. Sposób powiadamiania o zdarzeniach.

Telefoniczne numery alarmowe.

Numery alarmowe służb ratowniczych kraju są dostępne bezpłatnie, tzn. do połączenia się z nimi z telefonicznych aparatów publicznych (*automatów telefonicznych*) nie są potrzebne monety, żetony czy też karty magnetyczne.



**112 – numer alarmowy w sieciach łączności stacjonarnej i komórkowej;**



**997 – Policja,**

**998 – Państwowa Straż Pożarna,**

**999 – Pogotowie Ratunkowe.**

O każdym ciężkim wypadku z ludźmi należy powiadomić Komendę Powiatową Policji w Ostrowie Wlkp.

– ☎ 47 775 42 00,

a o wypadku śmiertelnym także Prokuraturę Rejonową w Ostrowie Wlkp.

– ☎ 62 592 81 66.

## 3. Współpraca z innymi podmiotami po zaistnieniu zdarzenia.

3.1. Użytkownik boczniczy, któremu zgłoszono zdarzenie, **obowiązany jest**, w zależności od skutków i okoliczności tego zdarzenia, postępować zgodnie z postanowieniami „Instrukcji postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy”.

3.2. Działania podejmowane w sytuacjach wyjątkowych i w trudnych warunkach.

W przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych i szczególnie trudnych warunków w obrębie części dróg kolejowych przylegających do punktu styku bocznic Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp. oraz PKN ORLEN S.A. Terminal Paliw Nr 74 w Ostrowie Wlkp., Strona która powzięła informację, powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.

Strony ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, o zaistniałej sytuacji powiadamia się odpowiednio:

Regulamin pracy bocznic kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrow Wielkopolski”

a) ze strony PKN ORLEN S.A.:

- Kierownika Terminalu Paliw – ☎ 24 256 71 83, ☎ 691 993 063,
- Osobę kierującą Transportem Kolejowym ORLEN Kolej Terminalu Paliw w Ostrowie Wlkp. – ☎ 24 256 64 85, ☎ 603 587 318,

b) ze strony PKP PLK S.A.:

- Dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp. – ☎ 62 724 32 23,
- dyżurnego ruchu nastawni dysponującej „OZ” – ☎ 62 724 33 79.

Podjęcie i prowadzenie akcji ratunkowej zarządza uprawniony pracownik Strony właściwej dla miejsca zdarzenia, a akcją ratunkową prowadzi się według zasad określonych w przepisach obowiązujących Stronę.

3.3. Tryb wyjaśniania przyczyn zdarzenia, jego skutków finansowych oraz sposób prowadzenia związanej z tym dokumentacji.

Dla ustalenia przyczyn zdarzenia na drodze kolejowej przylegającej do punktu styku bocznic, komisję kolejową powołuje Strona właściwa dla miejsca zdarzenia.

Komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z przywołanym na wstępie *rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.*

Za bezpieczeństwo pożarowe i ochronę środowiska Strony odpowiadają w granicach swoich zarządów.

Strony zobowiązują się do udzielania pomocy w zakresie usuwania skutków zdarzeń oraz sytuacji nadzwyczajnych występujących w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku bocznic w miarę posiadanych możliwości technicznych.

3.4. Zasady wzajemnych rozliczeń.

Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych związanych z zaistniałym zdarzeniem pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.

3.5. Tryb rozstrzygania sporów.

Spory dotyczące Stron rozstrzygane będą w drodze negocjacji. W przypadku braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem właściwym miejscowo dla Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. w Katowicach.

### XIII. WYKAZ ADRESÓW I TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z TORAMI KTÓREGO BOCZNICA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ

Nazwa	Adres	Nr telefonu e-mail
<b>CZW „WĘGLOZBYT” S.A.</b>		
Kierownik zmiany	CZW „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla ul. Węglowa 4, 63-400 Ostrów Wlkp.	62 734 92 88 w.115
Obsługa posterunku zwrotniczego		669 939 392
Kierownik ekspedycji		62 595 69 70 661 585 265
Ekspedycja boczniczy CZW		62 501 38 89 663 237 079
Dyrektor Składowiska		62 734 92 88 w.102 665 490 721
Zastępca Dyrektora Składowiska		62 734 92 88 w.108 601 359 915
Prezes Zarządu	CZW „WĘGLOZBYT” S.A. ul. Kościuszki 30 40-048 Katowice	32 757 36 20
Wiceprezes Zarządu		32 784 78 29
<b>PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.</b>		
PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.	ul. Wolności 30 63-400 Ostrów Wlkp.	62 724 35 03 62 724 33 40 62 724 32 67 <a href="mailto:iz.ostrow@plk-sa.pl">iz.ostrow@plk-sa.pl</a>
PKP PLK S.A. Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.		62 724 32 23
PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Ostrowie Wlkp.	ul. Słoneczna 63-400 Ostrów Wlkp.	62 724 33 56
PKP PLK S.A. Dyżurny ruchu nastawni „OZ” (Ostrów Wlkp. Zach.)	Ostrów Wielkopolski	62 724 33 79
<b>PKN ORLEN S.A. Terminal Paliw Nr 74 w Ostrowie Wlkp.</b>		
Kierownik Terminalu Paliw	ul. Węglowa 1 63-400 Ostrów Wlkp.	24 256 71 83 691 993 063
Zastępca Kierownika Terminalu Paliw		24 256 71 87 697 456 468
Kierownik Zakładu – Zakład Bocznicza Ostrów Wielkopolski ORLEN Kolej sp. z o.o.		24 286 64 85 603 587 318

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

Przewoźnicy kolejowi obsługujący bocznicę		
PKP CARGO S.A. Wielkopolski Zakład Spółki	ul. Kolejowa 23 60-717 Poznań	61 634 23 09
Urząd Transportu Kolejowego		
Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Poznaniu	ul. Górecka 1 60-201 Poznań	tel.: 61 250 35 90 fax.: 61 250 35 91 <a href="mailto:utko7@utk.gov.pl">utko7@utk.gov.pl</a>
Inne lokalne		
Starostwo Powiatowe	Al. Powstańców Wlkp. 16 63-400 Ostrów Wlkp.	62 737 84 00
Urząd Gminy	Al. Powstańców Wlkp. 12 63-400 Ostrów Wlkp.	62 735 11 90
Prokuratura Rejonowa	ul. Sądowa 2 63-400 Ostrów Wlkp.	62 592 81 66
Prokuratura Okręgowa	ul. Krotoszyńska 37 63-400 Ostrów Wlkp.	62 595 74 20
Komenda Powiatowa Policji	ul. Odolanowska 19 63-400 Ostrów Wlkp.	47 775 42 00 47 775 42 11 faks: 47 775 42 15 <a href="mailto:dyzurny.ostrow-wlkp@eo.policja.gov.pl">dyzurny.ostrow-wlkp@eo.policja.gov.pl</a>
Straż Pożarna	ul. Stefana Batorego 21 63-400 Ostrów Wlkp.	47 771 86 00 <a href="mailto:kppspostrow@psp.wlkp.pl">kppspostrow@psp.wlkp.pl</a>

#### **XIV. POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

1. Regulamin wymaga uzgodnienia z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.
2. Regulamin wykonano w siedmiu (7) jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują:
  - Nr 1. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp.  
– kierownik zmiany,
  - Nr 2. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp.  
– stanowisko pracy odpowiedzialne za aktualność Regulaminu,
  - Nr 3. Centrala Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. w Katowicach,
  - Nr 4. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.,
  - Nr 5. PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Ostrowie Wlkp.,
  - Nr 6. PKP Cargo SA. Zachodni Zakład Spółki w Poznaniu,
  - Nr 7. Urząd Transportu Kolejowego<sup>2)</sup>.
3. Wszelkie zmiany i uzupełnienia Regulaminu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień”, wykonać w 7 egzemplarzach i przekazać podmiotom wymienionym w powyższym rozdziale.


Zmiany, aktualizacje i uzupełnienia Regulaminu mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają obowiązkowemu uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.
4. Za poprawność zapisów, kontrolę bieżącą zawartości i aktualizację Regulaminu odpowiada wyznaczony pracownik Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp.
5. Treść Regulaminu oraz wszelkie jej zmiany, aktualizacje i uzupełnienia podlegają obowiązkowemu przyjęciu (za podpisem) do wiadomości i stosowania przez pracowników Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. Składowisko Węgla Ostrów Wlkp.
6. Regulamin wchodzi w życie z dniem następującym po dniu następującym po dniu uzgodnienia jego postanowień w zakresie aspektów techniczno-ruchowych z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.

---




<sup>2)</sup> Egzemplarz dołączany obowiązkowo do wniosku o wydanie świadectwa bezpieczeństwa użytkownika boczniczy kolejowej.



## XV. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Lp.	Nr strony	Zmiana		Wprowadził:	
		dotyczy	obowiązuje od dnia	data	podpis
1.	7, 13, 25, 30, 35, 45, 54	Aktualizacja aktów prawnych, zmiana prędkości jazd na boczniczy, zarządzanie zdarzeniami na boczniczy	10.01. 2018 r.	16.01. 2018 r.	
2.	Cały RPB	Usunięte zbędne, niewłaściwe i niepotrzebne zapisy. W numeracji torów stacyjnych i bocznicowych liczebniki główne (np. tor nr 201) zastąpiono liczebnikami porządkowymi (np. tor 201.). „Posterunek zwrotniczego CZW” zamieniono na „pomieszczenie zwrotniczego CZW”. Ujednotliciono formatowanie i usunięto tzw. literówki.			
	Cały RPB 3 i 4 5, 6, 7 i 8 13 i 14, 15 i 16, 20, 23-25, 27-28, 29-38, 39-40, 43, 46-47, 48, 51-53, 54-55, 56, 57, 65	Aktualizacje i uzupełnienia: - numeracja stron, - spis treści RPB, - podstawa prawna opracowania RPB oraz wykaz aktów prawnych, - zakres opracowania i obowiązywania RPB, - wykaz przepisów wewnętrznych, - w tabelach uwzględniono zmianę 2. do RPB PKN ORLEN S.A. dot. rozjazdu nr 401 i uzależnionej z nim wykolejnicy 401, - sygnały, wskaźniki i tablice, - ogólne dane techniczne ujednotliciono z zapisami w DSU SM-42, - zasady prowadzenia ruchu na i z boczniczy, - warunki obsługi boczniczy, - warunki prowadzenia pracy manewrowej, - praca w złych warunkach atmosferycznych i zimowych, - dodany ppkt 6.6 (zalecenia PKBWK), - nadzór i utrzymanie obiektów i urządzeń boczniczy, - wymagania kwalifikacyjne dla pracowników, - postępowanie w razie wypadku z ludźmi i/lub z taborem kolejowym, - wykaz adresów i telefonów, - rozdzielnik Regulaminu, - wykaz zmian i uzupełnień – zmiana 2. do Regulaminu, - dodano załącznik 4. Informacja o zdarzeniu na boczniczy (wzór).	22.06. 2022 r.	22.06. 2022 r.	Jerzy Kolanowski Pełnomocnictwo Nr 13/2022 
	Plan	Dodano rampy przy torze 206. oraz zaktualizowano tabelki i opisy dot. dawnej nastawni CZW. Powyższe zmiany nie dotyczą układu torowego boczniczy.			

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

Lp.	Nr strony	Zmiana		Wprowadził:	
		dotyczy	obowiązuje od dnia	data	podpis
3.		Podstawa zmiany – pismo Prezesa UTK nr DMB-WSWB.43.170.2022.3.MS. z dnia 14 marca 2023 r.	4.04. 2023 r.	4.04. 2023 r.	Jerzy Kolanowski Pełnomocnictwo Nr 13/2022 
	6	- rozdział I pkt 2. ppkt 1.1: usunięto numer świadectwa bezpieczeństwa użytkownika boczniczy kolejowej: było – „Świadectwo bezpieczeństwa Nr 215/UK/12 dla użytkownika boczniczy wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego”, jest – „Świadectwo bezpieczeństwa użytkownika boczniczy, wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego”.			
	7 i 8	- rozdział I pkt 7: zaktualizowano wykaz przepisów wewnętrznych.			
	9	- rozdział II pkt 1: dodano zarządcę linii kolejowej nr 14 Łódź Kaliska – Tulpice „... zarządzanej przez PKP PLK S.A. reprezentowanej przez Zakład Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.”.			
	55	- rozdział XIV pkt 6: – zmieniono treść zapisu: było – „6. Regulamin wchodzi w życie z dniem następującym po dniu jego zatwierdzeniu przez użytkownika boczniczy.”, jest – „6. Regulamin wchodzi w życie z dniem następującym po dniu uzgodnieniu jego postanowień w zakresie aspektów techniczno-ruchowych z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.”.			
4.	10	- rozdział II pkt 4: – dodano informację o pojemności torów boczniczy na punktach odbiorczych i zdawczych oraz o maksymalnej i efektywnej pojemności boczniczy.	17.08. 2023 r.	17.08. 2023 r.	Jerzy Kolanowski Pełnomocnictwo Nr 13/2022 
5.	27	Rozdział IV pkt 4: – dodano informację o największym dopuszczalnym nacisku osi na szynę – dotyczy toru dojazdowego 221	6.12. 2024 r.	6.12. 2024 r.	Dyrektor Składowiska  Stanisław Chmielarz

Z-ca Dyrektora Składowiska

Stanisław Chmielarz



Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGŁOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

Lp.	Nr strony	Zmiana		Wprowadził:	
		dotyczy	obowiązuje od dnia	data	podpis
	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rozszerzono podstawę eksploatacji bocznicy o umowy z innymi uprawnionymi podmiotami korzystającymi z infrastruktury jako OIU, doprecyzowano zakres obowiązywania Regulaminu wobec wszystkich wykonujących czynności na jej terenie oraz wskazano, że w relacji z przewoźnikiem może on stanowić załącznik do umowy.</li> </ul>			
6	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pkt. 3.4 – Zmieniono wartość maksymalna pochylenia torów odbiorczych 212. i 213. na 6,22‰.</li> <li>– Punkt 4 – Tory bocznicy                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Tor 202. Zamiana na postojowy o długości ogólnej 954 m i długości użytecznej 660 m</li> <li>– Tor 212. Zmiana długości ogólnej 704 m oraz użyteczna 634 m Tor 213 zmiana długości 692 (ogólna), 662 m (użyteczna), Tor 214 – 744 m (ogólna) oraz 687 m (użyteczna)</li> </ul> </li> <li>– Zmieniono informację o maksymalnej długość torów 205. i 206. zdawczych bocznicy wynosi 1.212 m, co w przeliczeniu na wagony 4-osiowe, licząc po 14 m na jeden wagon 4-osiowy pozwala na podstawienie 86 wagonów.</li> <li>– Zmieniono informację o maksymalnej długość torów 202., 212., 213., 215. i 216. odbiorczych bocznicy - 3.275 m, co w przeliczeniu na wagony 4-osiowe, licząc po 14 m na jeden wagon 4-osiowy pozwala na podstawienie 233 wagonów.</li> <li>– Zmieniono informację o maksymalnej pojemność torów bocznicy - wynosi łącznie 4.676 m, co w przeliczeniu na wagony 4-osiowe, licząc po 14 m na jeden wagon 4-osiowy wynosi 334 wagonów,</li> <li>– zmieniono informację o efektywnej pojemność bocznicy, przy której praca manewrowa może być wykonywana w pełnym zakresie wynosi 60% maksymalnej pojemności bocznicy, czyli 200 wagonów 4-osiowe.</li> <li>– Poprawiono nazwy torów nr 212., 213., 215. i 216. (ze zdawczych na odbiorcze)</li> </ul>	17.03.2026 r.	17.03.2026 r.	<p style="text-align: right;">Dyrektora Składowiska <i>Stanisław Chmielarz</i></p> <p style="text-align: right; transform: rotate(-45deg);">Dyrektor Składowiska Stawomir Piłarski</p>
	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zmiana w tabeli o podłużnych profilach w torach:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– 202.: +2,6 ‰ – 80m, 6,2‰ - 42m, 0‰ – 413m, - 2,5‰ – 400m, +2,5‰ - 45 m</li> <li>– 212.: +2,6‰ - 649 m, +3,8‰ – 28 m</li> <li>– 213.: +2,6‰ – 692 m</li> <li>– 214.: +4,0‰ – 125 m, +2,4‰ – 647 m</li> <li>– 214a: +4,0‰ – 13m, +16,2‰ – 70m, 0,0‰ – 73 m</li> <li>– 221: +2,5‰ – 220 m, +4,8‰ – 410m</li> </ul> </li> <li>- Usunięto informację o torze 202. – po przebudowie usunięto bezpośrednio za wywrotnicą wagonów spadek toru 60‰ na długości 50 m, który wykorzystywany był do rozrządzania wagonów na tory 212. i 213. sposobem grawitacyjnym.</li> </ul>			

**Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”**

6	12-13	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zmiana rodzaju i typu rozjazdów</li> <li>– nr 217 - Rzp S49-190-1:9,</li> <li>– nr 218 - Rzp S49-190-1:9,</li> <li>– nr 221 - Rzp S49-190-1:9,</li> <li>– nr 222 - Rzl S49-190-1:9,</li> <li>– nr 223 - Rzp S49-190-1:9</li> </ul>	17.03.2026 r.	17.03.2026 r.	<p style="text-align: right;"><b>Dyrektor Składowiska</b> <i>Stawomir Pilarski</i></p> <p style="text-align: right;">Z-ca Dyrektora Składowiska <i>Stanisław Chmielarz</i></p>
	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pkt. 8:</li> <li>– Dodano informację, że w obrębie boczniczy kolejowej nie występują przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.</li> <li>– usunięto informację o zlikwidowanym przejeździe typu F w km 1.470</li> <li>– z powodu likwidacji przejazdu, usunięto punkt dotyczący używania sygnału Rp 1 „Baczność” i czyszczenia żłobków na przejazdach.</li> </ul>			
	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Pkt 16.4.</li> <li>Dodano informację, że obsługę lokomotywy stanowi maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej.</li> </ul>			
	22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pkt. 2.2 Usunięto informację o konieczności zabezpieczenia zlikwidowanego przejazdu typu F w km 1.470</li> </ul>			
	26	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dodano informację, że wagony z boczniczy na tor postojowy 202. oraz tory odbiorcze 212., 213., 215. i 216. są podstawiane lokomotywą manewrową użytkownika boczniczy.</li> </ul>			
	27	<ul style="list-style-type: none"> <li>Punkt 4 Dopuszczalny nacisk osi na szynę</li> <li>– Dodanie torów 212 i 213 – 221 kN (22,5 tony / oś)</li> </ul>			
	28	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pkt. 2.2</li> <li>Usunięto ppkt 3) dotyczący ograniczenia prędkości do 15 km/h przez zlikwidowany przejazd typu F w km 1.470 oraz ppkt. 4) dotyczący ograniczenia prędkości do 3,5 km/h przy dojeżdżaniu wagonów (odpręgów) staczanych z toru 202.</li> </ul>			
	29	<ul style="list-style-type: none"> <li>Usunięto pkt. 3.2. dotyczący spadku za torem 202.</li> </ul>			
6	30	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pkt.6.2.:</li> <li>– Zaktualizowano informację, że drużynę trakcyjną użytkownika boczniczy stanowi maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej.</li> </ul>			
	31	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pkt. 8: Usunięto punkty 8.2 – 8.6 – procedurę pokonywania zlikwidowanego przejazdu typu F w km 1.470</li> </ul>			
	33,35	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pkt 11.4 (usunięty):</li> <li>– Usunięto informację, że rozjazd nr 223 przekłada pracownik obsługujący wyrzutnię płóz</li> <li>– Pkt 12.7 (usunięty)</li> <li>– Usunięto informację o zlikwidowanej wyrzutni płóz z toru 202.</li> </ul>			
	47	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pkt 1.</li> <li>– Zaktualizowano informację: na boczniczy zatrudnieni są: maszynista lokomotywy manewrowej (lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie na boczniczy), ustawiacz oraz ewentualnie manewrowy.</li> </ul>			
	50,52, 53	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktualizacja kontaktowych numerów telefonów</li> </ul>			

## XVI. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

Załącznik 1.

### Wytyczne pracy przy podciągarkach linowych

#### 1. Czynności przed uruchomieniem urządzenia

Operator przed przystąpieniem do podciągania wagonów powinien sprawdzić czy:

- sytuacja na obsługiwanych torze pozwala na pracę urządzenia,
- lina z zaczepem do podciągania wagonów znajduje się we właściwym miejscu,
- oświetlenie urządzenia i terenu pracy jest dostateczne,
- ochrona maszyny linowej jest prawidłowo założona,
- rolki linowe do prowadzenia liny nie są zatarte lub uszkodzone,
- właściwe jest zamocowanie krążków zwrotnych,
- sygnalizacja dźwiękowa działa prawidłowo,
- lina nie posiada pękniętych drutów lub innych uszkodzeń,
- liny są prawidłowo okute na końcówkach stożkowych.

#### 2. Czynności podczas pracy urządzenia

Do obowiązków operatora uruchamiającego i obsługującego urządzenie podczas pracy należy:

- uruchomić silnik napędzający maszynę,
- współdziałać z pomocnikiem odnośnie ruchu wagonów,
- zwracać baczność uwagę aby na torze nie znajdowali się ludzie lub przeszkody, które mogłyby spowodować wykolejenie wagonu,
- usuwanie usterek występujących na elementach nie będących w ruchu,
- dopilnowanie przestrzegania zakazu rozprzegania i sprzęgania wagonów będących w ruchu,
- zaprzestanie podciągania wagonów w przypadku zauważenia wykolejonego wagonu, znajdującej się przeszkody na torze lub nie usuniętej płozy hamulcowej,
- nieopuszczanie postierunku bez zgody brygadzysty,
- podawanie ostrzegawczego sygnału akustycznego (buczką) bezpośrednio przed uruchomieniem podciągarki,
- sprawdzenie czy lina prawidłowo układa się przy przejściu przez rolki odchylające i krążki podporowe.

#### 3. Szkolenie i przepisy BHP

Operatorzy podciągarek linowych muszą być systematycznie szkoleni z zasad bezpieczeństwa pracy oraz ze znajomości obowiązujących ich przepisów i instrukcji (szkolenie wstępne i okresowe).

Operatorzy podciągarek w czasie pracy powinni postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami bhp.

#### 4. Obsłudze podciągarki zabrania się:

- uruchamiać urządzenie w przypadku otrzymania niewłaściwego sygnału,

- przekazywać należących do nich czynności innym osobom do tego nieuprawnionym,
- używać lin zgniecionych, zerwanych i później związanych, posiadających druty pęknięte, niewłaściwie okutych na końcówkach stożkowych, posiadających w jednym miejscu zwężenie przekroju,
- używać uszkodzonego zaczepu do przesuwania wagonów,
- przechodzić pod liną i nad liną ciągnącą wagon,
- opierać się o mechanizmy i linociąg będący w ruchu,
- podnosić ochronę zabezpieczającą bęben linowy,
- rozpręgać lub sprzęgać wagony w czasie ich przetaczania,
- układania płozów hamulcowych w ostatniej chwili tuż przed nadjeżdżającym wagonem,
- wskakiwać lub wyskakiwać z wagonów będących w ruchu,
- stosować niewłaściwe oświetlenie miejsca pracy,
- czyścić, naprawiać i smarować ruchome części podciągarki oraz regulować je podczas pracy,
- otwierać i naprawiać aparaturę elektryczną nie mając do tego uprawnień,
- używać do pracy ubrań nie przylegających do ciała,
- samowolnie opuszczać miejsce pracy bez uzgodnienia z brygadzystą w służbie.

5. Obsługa zobowiązana jest:

- przed każdym uruchomieniem urządzenia ostrzec sygnałem dźwiękowym pracowników znajdujących się w rejonie podciągarki,
- dbać o wymienianie liny na nową, jeżeli na 1 m liny przypada więcej zerwanych drutów niż 10% ogólnej ich ilości w linie lub w przypadku, gdy zgniecenie liny spowodowało wysunięcie duszy konopnej i załamanie drutów,
- stosować kask ochronny podczas sprzęgania i rozprzedania wagonów,
- dbać o dostateczne i właściwe oświetlenie miejsca pracy,
- dbać o ład i porządek na miejscu pracy,
- znać i przestrzegać sygnały porozumiewawcze obowiązujące przy obsłudze urządzenia,
- posiadać umiejętność posługiwania się sprzętem przeciwpożarowym,
- w okresie zimy posypywać piaskiem śliskie i oblodzone przejścia,
- udzielać w razie potrzeby pierwszej pomocy potrzebującym, korzystać ze środków opatrunkowych, medykamentów itp. znajdujących się w apteczkach pierwszej pomocy.

Ponadto należy przestrzegać postanowień zawartych w pozostałych przepisach.

## Instrukcja obsługi podciągarki linowej w rejonie wywrotnicy wagonowej

### Uwagi ogólne

#### 1. Zależność funkcyjna obsługi

Pracownicy obsługi podciągarki linowej (wagonowej) – operator i pomocnik operatora podlegają bezpośrednio brygadziście służby rozładunkowej i jemu zgłaszają wszystkie uwagi i spostrzeżenia o pracy urządzenia. Zapisy operatora podciągarki w książce raportowej urządzenia dot. usterek technicznych lub bhp muszą być parafowane przez brygadzystę służby rozładunkowej. Książkę raportową do parafowania przez brygadzystę przedkłada operator podciągarki tylko w przypadkach dokonania w niej zapisu o usterce technicznej lub bhp.

#### 2. Zależność urządzeń towarzyszących

Wagony są wtaczane przy pomocy lokomotywy manewrowej w rejon pracy linowej podciągarki wagonowej. Po podłączeniu wagonu przy pomocy zaczepu i uruchomieniu podciągarki wagony przetaczane są do punktu, w którym profil podłużny toru przechodzi z poziomego w spadek 16,2 ‰ w kierunku wywrotnicy. Od tego punktu wagony samoczynnie staczają się do kosza wywrotnicy z taką prędkością, która umożliwia wypchnięcie znajdujących się na wywrotnicy wagonów. W związku z powyższym zachodzi konieczność ścisłej współpracy między maszynistą lokomotywy, a obsługą podciągarki od strony podawania wagonów oraz operatorem wywrotnicy i drużyną manewrową od strony rozładunku.

#### 3. Krótki opis techniczny podciągarki

Podciągarka linowa (wagonowa) jest urządzeniem przeznaczonym do przesuwania wagonów. Podciągarka zbudowana jest z profili walcowanych, na których zamocowany jest układ napędowy (silnik, przekładnia, bęben linowy). Całość spoczywa na betonowym fundamencie. W skład podciągarki wchodzi dwie maszyny linowe i linociąg. Pierwsza maszyna linowa przeznaczona jest do ruchu roboczego (podciąganie załadowanych wagonów), a druga do ruchu powrotnego liny. Te dwie maszyny linowe połączone są ze sobą liną. W linę wmontowany jest łańcuch, do którego zamocowuje się zaczep do przesuwania wagonów.

Dane techniczne maszyn linowych:

	Maszyna linowa do ruchu	
	roboczego	powrotnego
maksymalna siła podciągarki (Pmax) [kG]	3.700	1.000
przy minimalnej prędkości liny (Vmin) [m/s]	0,32	0,60
minimalna siła podciągarki (Prain) [kG]	3.300	900
przy maks. prędkości liny (Vmax) [m/s]	0,38	0,74
dopuszczalna ilość wagonów podciąganych przez maszynę:		
2-osiowych	10	2
4-osiowych	2	1



Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Centrala Zbytu Węgla WĘGLOZBYT S.A.  
Składowisko Węgla Ostrów Wielkopolski”

	Maszyna linowa do ruchu	
	roboczego	powrotnego
moc (N) silnika napędowego [kW]	22	13
liczba obrotów silnika napędowego (n) [obr/min]	1.500	1.480
możliwa długość liny nawiniętej na bęben [m]	około 200	około 200
średnica liny [mm]	20	20
ciężar maszyny bez lin [kg]	3.800	3.700

Przy maszynie linowej na torze 202. od strony wywrotnicy zainstalowane jest pneumatyczne urządzenie hamulcowe, którego zawory sterujące znajdują się w kabinie operatora podciągarki. Szczęki hamulcowe mogą być przestawiane w położenie „hamowanie” i „swobodny przejazd”.

#### 4. Personel obsługujący.

W skład zasadniczego personelu podciągarki wchodzi operator oraz pomocnik operatora.

Operator:

- obsługuje urządzenie z kabiny i kieruje podstawianiem przy pomocy podciągarki wagonów na wywrotnicę,
- jest odpowiedzialny za stan i prawidłową eksploatację maszyn linowych, linociągu i hamulca torowego, za przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa pracy przy tych urządzeniach i na zajętych odcinkach roboczych Składowiska, za zabezpieczenie urządzeń po pracy oraz za prawidłowe i zgodne z przepisami i zasadami bhp podstawianie wagonów na wywrotnicę,
- przed uruchomieniem podciągarki na swojej zmianie dokonuje przeglądu maszyn linowych i linociągu,
- prowadzi książkę raportową urządzenia i jest odpowiedzialny za prawidłowe zapisy.

Pomocnik operatora pracuje przy torze 202. i dokonuje płozowania wagonów odcepiionych od lokomotywy, rozprężania wagonów przeznaczonych do przetaczania na wywrotnicę, zahaczania i odhaczania liny za pomocą zaczepu do i od wagonów. Bierze czynny udział w przeglądach i konserwacji urządzenia. Operator wraz z pomocnikiem obowiązani są wspólnie smarować maszyny i linę podciągarki, uzupełniać względnie wymieniać zużyte oleje i smary zgodnie z planem smarowania.

Regulacja i konserwacja urządzeń elektrycznych podciągarki należy do obowiązków elektryków.

#### 5. Postępowanie obsługi w przypadku awarii.

W przypadku wystąpienia niebezpieczeństwa zagrażającego życiu lub zdrowiu ludzkiemu względnie awarii należy niezwłocznie wyłączyć urządzenia i zawiadomić brygadzystę służby rozładunkowej, który o powyższym powiadamia kierownika zmiany, po czym ściśle stosować się do poleceń kierownika zmiany.

Uwaga: w wyjątkowych sytuacjach do przetaczania wagonów na wywrotnicę może być użyta lokomotywa manewrowa bocznicowa.

## Instrukcja obsługi podciągarki linowej w rejonie załadowni

### Uwagi ogólne.

#### 1. Zależność funkcyjna obsługi.

Pracownicy obsługi podciągarki wagonowej w rejonie wag załadowni

- operator podciągarki
- wagowy
- pomocnik I – zaczepiający linę podciągarki do wagonu
- pomocnik II – czyszczący i naprawiający podłogi wagonowe oraz wagony
- operator instalacji ropującej wagony

podlegają bezpośrednio brygadziście służby załadunkowej, któremu zgłaszają wszystkie uwagi i spostrzeżenia o pracy urządzenia.

Zapisów w książce raportowej odnośnie pracy, usterek technicznych lub bhp oraz organizacyjnych dokonuje brygadzista służby rozładunkowej, natomiast zabezpieczenie książki raportowej należy do obowiązków brygadzisty służby załadunkowej.

Brygadzista służby załadunkowej odpowiada za zorganizowanie, nadzorowanie i właściwą pracę służby załadunkowej wraz z pracownikami obsługującymi podciągarkę.

Manewrowy pozujący wagony podlega ustawiaczowi (kierującemu manewrami).

Obowiązkiem brygadzisty i ustawiacza jest dopilnowanie i wyegzekwowanie od podległych im pracowników prawidłowego i bezpiecznego wykonywania nałożonych na nich obowiązków.

#### 2. Zależność urządzeń towarzyszących i zasadnicze czynności obsługi podciągarki w układzie technologicznym i bhp.

Rozróżnia się cztery rejony stacjonowania wagonów wchodzące w skład operacji związanych z załadunkiem, a mianowicie:

- rejon I –  $\frac{1}{3}$  toru 205. lub 206. począwszy od rozjazdu nr 225 lub nr 227,
- rejon II – tor 215a lub 216a od wagi do przejścia (budynek paliw),
- rejon III – waga i tory wagowe,
- rejon IV –  $\frac{1}{2}$  długości toru 215. lub 216. od wagi w kierunku stanowiska zwrotniczego CZW.

### Rejon załadowczy I.

Rejon I. stanowi  $\frac{1}{3}$  toru 205. lub 206. począwszy od rozjazdu nr 225 lub nr 227. W rejon ten są podstawiane wagony próżne za pomocą lokomotyw manewrowych. Ustawioną grupę wagonów w tym rejonie należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem od czoła i od końca poprzez podłożenie płoza hamulcowego pod koła pierwszego i ostatniego wagonu. Czynność ta należy do obowiązków ustawiacza ze składu drużyny manewrowej podstawiającej wagony.



Po podstawieniu wyżej wymienionych wagonów rejon ten stanowi miejsce pracy dla II. pomocnika operatora podciągarki.

W tym czasie, kiedy wagony są podstawione w I. rejonie, na tory 205. i 206. nie mogą odbywać się żadne ruchy manewrowe. Odpowiedzialnym za powyższe jest ustawiacz.

Do obowiązków II. pomocnika operatora podciągarki należy, z zachowaniem przepisów bhp i ostrożności, wykonywanie następujących czynności:

- poluzowanie sprzęgów wagonowych (wagony na postoju), sprzęgi hamulcowe powinny być rozłączone i pozakładane na wsporniki,
- oczyszczenie i uszczelnienie podłóg wagonowych,
- rozłączenie w stojącej grupie wagonowej następnej partii wagonów przewidzianych do zabrania w rejon II.

Po wykonaniu prac przez II. pomocnika operatora podciągarki wagony mogą być za pomocą podciągarki (przy zastosowaniu przedłużacza linowego) lub lokomotywy przetoczone w II. rejon załadowniczy.

### **Rejon załadowniczy II.**

Rejon II. stanowią tory 215a lub 216a na odcinku od wagi do przejścia przez tory przy budynku paliw. Jest to front robót I pomocnika operatora podciągarki oraz front pracy operatorów instalacji zraszającej wagony. Operatorzy instalacji zraszającej wagony, zraszają wagony będące w ruchu (podciągane na wagę) z kabin instalacji do zraszania wagonów.

I. pomocnik operatora podciągarki wykonuje swoje czynności w następujący sposób:

- 1) w celu przemieszczenia liny podciągarki daje operatorowi podciągarki-wagowemu sygnał „wstecz” przyciskiem znajdującym się na słupie wzdłuż tras podciągarki (jeden (1) długi sygnał);
- 2) obserwuje zaczep w linii podciągarki i gdy ten znajduje się w odpowiednim miejscu wyłącznikiem przyciskowym zatrzymuje ruch liny podciągarki;
- 3) zaczepia przy pomocy haka ostatni wagon (licząc od strony wagi) do liny podciągarki;
- 4) daje sygnał „naprzód” (dwa (2) długie tony przyciskiem) operatorowi-wagowemu w celu przetoczenia wagonów na wagę;
- 5) gdy wagon stoi na wadze za pomocą drążka (lub wchodząc między wagony) zrzuca sprzęg z haka wagonu;
- 6) po rozłączeniu wagonów lub wyjściu pomiędzy wagonów daje operatorowi podciągarki-wagowemu ustnie sygnał „wstecz”;
- 7) po załadowaniu i zważeniu wagonu operator podciągarki-wagowy, po daniu sygnału ostrzegawczego buczeniem (jeden (1) długi ton) uruchamia podciągarkę i kolejnym wagonem próżnym spycha wagon ładowny z pomostu wagi;
- 8) następne czynności jak w punktach 5. i 6.
- 9) wagony załadowane staczają się w rejon załadowniczy IV., tj .na tory 215. lub 216.;
- 10) I. pomocnik operatora podciągarki i operator podciągarki-wagowy powtarzają czynności wymienione w punktach 1-9 aż do całkowitego załadowania wagonów.

### **Rejon załadowniczy III.**

Rejon III. stanowią waga i tory wagowe.

Ustawianie i wypychanie wagonów z tego rejonu należy do obowiązku operatora podciągarki-wagowego, obsługującego pulpit w kabinie wagi.

Pierwszy oczekujący na załadunek wagon w zależności od potrzeb może być przez operatora podciągarki wycofywany w kierunku zachodnim lub wtaczany na wagę w miejsce poprzednio załadowanego wagonu. Wagon będący na wadze jest przetaczany z wagi przez podciągarkę w IV. rejon załadowniczy.

Operator podciągarki niezależnie od powyższego równocześnie obsługuje przyciski przestawiających elektrycznych zamykające leje zbiorników w załadowni, dozując w ten sposób podawanie węgla z lejów załadowni na wagon.

### **Rejon załadowniczy IV.**

Rejon IV. stanowi  $\frac{1}{2}$  długości toru 215. lub 216. od wagi w kierunku stanowiska zwrotniczego CZW.

Rejon ten jest miejscem pracy manewrowych hamujących (przy pomocy płóz hamulcowych) toczące się wagony z rejonu III. (wagi). Manewrowi podporządkowani są ustawiaczowi, a do ich obowiązków należy:

- płożowanie toczących się wagonów,
- łączenie i skręcanie sprzęgów wagonowych i łączenie sprzęgów hamulcowych.

Na tym cykl technologicznych czynności obsługi podciągarek jest zakończony, a kolejne cykle technologiczne należy wykonywać od początku w wyżej opisany sposób.

Niezależnie od ww. czynności do obowiązku obsługi podciągarek należy:

- bieżące usuwanie usterek urządzeń w przypisanych rejonach
- utrzymanie właściwego porządku na przydzielonych stanowiskach pracy
- przeciwdziałanie zajmowania wagonami wyznaczonego przejścia dla pieszych przez tory.

Uwaga: w wyjątkowych sytuacjach do przetaczania wagonów pod załadunek może być użyta lokomotywa manewrowa boczniczy.

### **3. Krótki opis techniczny podciągarki.**

Podciągarka linowa (wagonowa) jest urządzeniem przeznaczonym do przesuwania wagonów. Podciągarka zbudowana jest z profili walcowanych, na których zamocowany jest układ napędowy (silnik, przekładnia, bęben linowy). Całość spoczywa na betonowym fundamencie. W skład podciągarki wagonowej wchodzi dwie maszyny linowe i linociąg. Pierwsza maszyna linowa przeznaczona jest do ruchu roboczego (podciąganie próżnych i załadowanych wagonów), a druga do ruchu powrotnego liny. Obydwie maszyny linowe połączone są ze sobą liną. W linę wmontowany jest łańcuch, do którego zamocowuje się zaczep do przesuwania wagonów. W razie potrzeby ruch powrotny liny może być wykorzystany do przetaczania w kierunku zachodnim znajdujących się na wadze wagonów.

### **Informacja o zdarzeniu na bocznicy kolejowej**

**(wzór)**

1. Adresat – Prezes Zarządu Centrali Zbytu Węgla „WĘGLOZBYT” S.A. w Katowicach.
2. Informacji o zdarzeniu powinna zawierać następujące informacje:
  - a. Rodzaj zdarzenia,
  - b. Data i godzina zdarzenia,
  - c. Miejsce zdarzenia,
  - d. Przewoźnik kolejowy,
  - e. Podwykonawca,
  - f. Nr pociągu lub rodzaj składu manewrowego (ładowny, próżny),
  - g. Relacja pociągu lub lokalizacja manewrów,
  - h. Typ i nr lokomotywy,
  - i. Numery wagonów biorących udział w zdarzeniu,
  - j. Opis zdarzenia,
  - k. Skutki / konsekwencje: (wpływ na: ludzi, środowisko, urządzenia, media),
  - l. Dalsze działania operatora bocznicy i/lub przewoźnika kolejowego,
  - m. Dalsze działania CZW,
  - n. Dalsze działania służb zewnętrznych.





