EGZ. 1

REGULAMIN

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
POLSKIE MŁYNY S.A.

odgałęziającej się od toru szlakowego PKP PLK S.A.
Nakło – Kcynia

Regulamin zawiera 34 strony, został sporządzony w 7 jednobrzmiących egzemplarzach.

"MAJKOLTRANS" Sp. z o.o.
ul. Paczkowska26
50-503 Wrocław
NIP 899-24-17-522
Regon 932674777

Opracował: .....

Dyrektor ds. Technicznych
Eugeniusz Buda

Uzgodniono pod względem techniczno ruchowym

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH
85-062 Bydgoszcz, ul. Z. Augusta 1
12E58-705-42/2015

ZASTĘPCA DYREKTORA
Witold Nowak

Bydgoszcz dnia 18.09.2015 r.

.....
PKP PLK S.A.
Zakład Linii Kolejowych

ZATWIERDZAM

"MAJKOLTRANS" Sp. z o.o.
ul. Paczkowska26
50-503 Wrocław
NIP 899-24-17-522
Regon 932674777

I-CE PREZES ZARZĄDU
Mieczysław Mazur

Wrocław dnia 22.09.2015

SPIS DZIAŁEK ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W REGULAMINIE

Nr działki	Tytuł działki	Strona
1	2	3
I	Postanowienia ogólne	4
II	Opis techniczny bocznicy.	6
III	Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona	13
IV	Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.	14
V	Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy.	16
VI	Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy	18
VII	Organizacja obsługi punktów zdawczo - odbiorczych	19
VIII	Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.	20
IX	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznicy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.	20
X	Wymagania kwalifikacyjne pracowników związanych z pracą transportu kolejowego na bocznicy	21
XI	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego na bocznicy	23
XII	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku taborem kolejowym	28
XIII	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej z torami którego bocznica jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową	30
XIV	Postanowienia końcowe.	31
XV	Skorowidz zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu.	32
XVI	Wykaz pracowników którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu.	33
XVII	Załączniki	
1	Plan schematyczny bocznicy.	34

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. **Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.**
   - Przy opracowywaniu Regulaminu uwzględniono i zastosowano:
   1) Ustawę z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym /Dz. Ministra. Nr 86 poz. 789/ z późniejszymi zmianami, tekst jednolity ogłoszony w Dz. U. z 2015 roku poz. 1297.
   2) Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. nr 53 poz. 272 – tekst jednolity Dz. U. nr 50 z 21 czerwca 2000r., poz. 601).
   3) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji /Dz. U. nr 172 poz. 1444 z roku 2005/, z późniejszymi zmianami.
   4) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. nr 151 poz. 987).
   5) Zarządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 14 kwietnia 1997r., w sprawie przewozu przesyłek towarowych koleją na bocznice i z bocznic (M.P. nr 26 z dnia 28.04.1997r., poz. 249).
   6) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 2004 roku w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon śnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych. /Dz. U. nr 249 poz. 2500 z roku 2004/, z późniejszymi zmianami.
   7) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 roku w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe. /Dz. U. nr 212 poz. 2152 z roku 2004/, z późniejszymi zmianami.
   8) Rozporządzenie Ministra transportu z dnia 30 kwietnia 2007 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych /Dz.U. z 2007 roku nr 89 poz. 593, z późniejszymi zmianami.
   9) Obwieszczenie 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 z 2010 r. Nr 3 poz. 8).
   10) Ustawa „PRAWO BUDOWLANE" z dnia 07 lipca 1994 roku, tekst jednolity ogłoszony w Dz.U. nr 207 poz. 2016 z późniejszymi zmianami.
   11) Regulacje wewnętrzne MAJKOLTRANS określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej:
      a) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 30 kwietnia 2003 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-1** pod nazwą „Instrukcji o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o.".
      b) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 01 sierpnia 2005 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-2** pod nazwą „Instrukcja określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o."
      c) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 01 sierpnia 2005 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-3** pod nazwą „Instrukcja określająca zasady i wymagania dotyczące utrzymania pojazdów trakcyjnych i wagonów na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans sp. z o.o."

d) Zarządzenie Zarządu MAJKOLTRANS sp. z o.o. z dnia 01 sierpnia 2005 roku w sprawie ustalenia instrukcji **MKT-11** pod nazwą „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach pracowników Majkoltrans sp. z o.o."
e) Planu sytuacyjnego bocznicy,
f) Działki Regulaminu Technicznego PKP PLK S.A. stacji Nakło nad Notecią.

2. **Podstawa prawna eksploatacji bocznicy.**
Zgodnie z art. 19 ust 3 Ustawy o transporcie kolejowym, bocznica eksploatowana jest na podstawie Świadectwa bezpieczeństwa bocznicy nr ..... wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w dniu .....

3. **Zakres obowiązywania regulaminu.**
Zakres opracowania regulaminu został dostosowany do wymagań określonych w Obwieszczeniu Prezesa Urzędu Transportu kolejowego z dnia 10 lutego 2010 roku w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. U. MI 2010.3.8 z dnia 26 lutego 2010). Regulamin pracy bocznicy kolejowej obejmuje postanowienia regulujące prawidłowe i bezpieczne wykonywanie pracy techniczno-ruchowej, manewrowej, ładunkowej, ekspedycyjno-przewozowej, utrzymania i konserwacji torów i urządzeń, BHP oraz innych, wynikających z warunków miejscowych na bocznicy kolejowej „POLSKIE MŁYNY" w Nakle nad Notecią zwana dalej bocznicą, która ze względu na swoje bezpośrednie połączenie z torami PKP PLK S.A. toru szlakowego PKP PLK Nakło - Kcynia, jest bocznicą szlakową.

4. **Użytkownicy i współużytkownicy bocznicy**.
Właścicielem bocznicy są POLSKIE MŁYNY S.A. Użytkownikiem bocznicy jest MAJKOLTRANS Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością ul. Paczkowska 26 50 – 503 WROCŁAW na podstawie Umowy o współpracy zawartej w dniu 24 czerwca 2015 roku.

5. Obsługę torów zdawczo – odbiorczych od strony sieci kolejowej stacji Nakło nad Notecią, dokonują licencjonowani przewoźnicy, natomiast tory zdawczo odbiorcze od strony bocznicy i pozostałe tory bocznicy w tym punkty ładunkowe obsługuje lokomotywa i drużyna manewrowa użytkownika bocznicy. Współużytkowników stałych bocznica nie posiada.

6. **Przeznaczenie bocznicy**.
Bocznica służy do przyjmowania przesyłek wagonowych z surowcami i urządzeniami technicznymi oraz próżnego taboru pod załadunek materiałów pozyskanych w wyniku produkcji i działalności handlowej w firmach i zakładach funkcjonujących na terenie bocznicy.

II. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY.

1. **Położenie bocznicy kolejowej, ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznica jest połączona**
   Bocznica odgałęziona jest od PKP PLK S.A. od toru szlakowego jednotorowego linii nr 281 Oleśnica – Chojnice, szlaku Nakło nad Notecią – Kcynia, rozjazdem nr 250 w km 233,186,00.
2. **Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.**
   Bocznica stacyjna nie ma posterunków ruchu, drogę przebiegu dla jazd manewrowych układa drużyna manewrowa użytkownika bocznicy lub drużyna manewrowa obsługująca bocznicę.
3. **Lokalizacja i organizacja pracy punktów zdawczo odbiorczych.**
   Przekazywanie wagonów miedzy przewoźnikiem a użytkownikiem bocznicy odbywa się na torach zdawczo – odbiorczych bocznicy 202 - 203 poza tablicą z napisem „PUNKT ZDAWCZO – ODBIORCZY" ustawioną na międzytorzu torów 202 - 203 w km 0,065 toru 202.
   Bocznica czynna jest w pełnym zakresie całodobowo i jej obsługa może być dokonywana w dni robocze w okresie całego roku. Stacją obsługującą jest PKP PLK S.A. Stacja Nakło nad Notecią.

4. **Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna, pojemność oraz pochylenie podłużne:**

   Pochylenie podłużne torów:

   - **Tor 201** – od rozjazdu 250 na długości 157,06 tor ułożony jest na spadku 6,30‰, dalej do końca tor ułożony jest na spadku 1,65‰.
   - **Tor 202** – Od rozjazdu 251 tor ułożony jest na długości 156,29 metrów na spadku 1,70‰ i dalej do końca tor ułożony jest w poziomie,
   - **Tor 203** – Od rozjazdu 252 tor ułożony jest na długości 46,33 metrów na wzniesieniu 1,70‰ i dalej na długości 100,26 metrów to ułożony jest na wzniesieniu 2,20‰, i dalej wzniesienie 1,6‰ na długości 119,10 mmetrów i dalej do końca tor ułożony jest wzniesieniu 3,9‰,
   - **Tor 203a** – Od rozjazdu 257 tor ułożony jest na całej swej długości na wzniesieniu 10,28‰,
   - **Tor 204** – Od rozjazdu 253 na całej długości tor ułożony jest w poziomie
   - **Tor 205** – Od rozjazdu 254 na całej długości tor ułożony na wzniesieniu 3,00‰.
   - **Tor 206** – Od rozjazdu 257 na długości 39,31 metrów tor ułożony jest na spadku 8,5‰ i dalej do końca tor ułożony jest w poziomie.

Wykaz torów:

Nr. toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość ogólna			Długość użyteczna		
		od	do	metrów	od	Do	metrów
1	2	3	4	5	6	8	9
201	dojazdowy komunikacyjny	PR 250	PR 254	347,83	-	-	--
202	zdawczo –odbiorczy - ładunkowy	PR 251	P 256	323,26	UKR 252	UKR 255	215,33
203	zdawczo –odbiorczy - ładunkowy	PR 252	P 257	337,31	UKR 253	UKR 256	202,99
203a	wyciągowy	PR 257	K. OPOR	49,84	-	-	-
204	postojowy trakcyjny	P 253	K. OPOR	61,71	UKR 253	PPP	18,00
205	komunikacyjny	PR 254	PR 255	137,15	-	-	-
206	Postojowy - odstawczy	PR 257	K. OPOR	188,48	UKR 257	PPP	134,87
		RAZEM		1445.58	RAZEM		571,19

LEGENDA
PR – początek rozjazdu,
UKR – ukres rozjazdu,
PPP – początek poduszki piaskowej,
K. OPOR – kozioł oporowy,
Uwaga !
Długość wagonów razem ze zderzakami opisana jest na burcie bocznej lub walczaku wagonu i taką długość należy przyjąć przy wyliczaniu (sumowaniu) długości składu manewrowego.

Pojemność bocznicy:
Tory zbudowane są z nawierzchni typu średniego S – 42 i S - 49, na podkładach drewnianych i betonowych, na podsypce tłuczniowej. Rozjazdy typu średniego S-42 na podrozjazdnicach drewnianych i na tłuczniu. Szczegóły techniczne przedstawiono w tabelkach i na planie schematycznym bocznicy:

- Długość całkowita torów bocznicowych - **1445,58 m.**
- Długość użyteczna torów bocznicowych - **571,19 m.**
- Długość użyteczna torów zdawczo-odbiorczych - **418,32 m.**
- Minimalne promienie łuków torów bocznicowych - **R=152 m.**
- Maksymalne pochylenie podłużne torów bocznicowych - **10,28‰**
- Dopuszczalny nacisk osi na szyny - **20 ton/oś**
- Maksymalna pojemność bocznicy - **wagony o łącznej długości 571 metrów bieżących**
- Przy wyliczeniu długości użytecznej torów przyjęto tylko tory, na których odbywa się postój wagonów na torach zdawczo - odbiorczych, punktach ładunkowych i odstawczych. Z długości użytecznej torów odliczono długości przejazdów drogowych przez tory kolejowe oraz po 10,0 m przed i za przejazdem drogowym, dla uzyskania widoczności torów i przejazdów.
- Maksymalna długość użyteczna torów zdawczo - odbiorczych wynosi - **418 metry bieżące,**
- Jednorazowo na bocznicę można podstawić skład manewrowy nie dłuższy niż 418 metry bieżące. Jeżeli jednak na bocznicy znajdują się już wagony podstawione w czasie poprzednich obsług, to można jedynie podstawić ilość brakującą do pełnego wykorzystania maksymalnej pojemności bocznicy, tj. do 571 metrów bieżących.

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

Nr zwrotnicy lub wykolejnicy typ i rodzaj zamknięcia	Zasadnicze położenie	Sposób przestawiania e – elektryczny m – mechaniczny r - ręczny	Wyposażenie w latarnie tak lub nie	Oświetlenie latarnie tak lub nie	Uwagi
1	2	3	4	5	6
250 zwyczajny; 1:9-R-300 S-49 suwakowe	Na tor szlakowy	R	tak	nie	Zamknięta na zamek w położeniu zasadniczym, klucz zamknięty w zamku wykolejnicy 201
251/252 podwójny jednostronny; 1:9/1:10; R-190/180; S-42 hakowe	Na tor 201	R	nie	nie	
253 zwyczajny 1:7,5-R-190 S-42 hakowe	Na tor 203	R	nie	nie	
254 zwyczajny 1:9-R-205 S-42 hakowe	Na tor 201	R	nie	nie	Na stałe zamknięty w kierunku rozjazdu 255 na tor 205
255 zwyczajny 1:7,5-R-190 S-42 hakowe	Na rozjazd 254	R	nie	nie	
256 zwyczajny 1:7,5-R-190 S-42 hakowe	Na rozjazd 255	R	nie	nie	
257 zwyczajny 1:7,5-R-190 S-42 hakowe	Na tor 208	R	nie	nie	
Wk 201	Nałożona na tor 201	R	tak	nie	Zamykana na zamek w położeniu nałożonym na tor. Klucz na tablicy kluczowej u dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Nakło nad Notecią. Obsługuje ustawiacz przewoźnika.

6. **Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób nastawiania**
   Na terenie bocznicy nie ma zainstalowanych wykolejnic. W miejscu odgałęzienia bocznicy od toru szlakowego PKP PLK S.A. za rozjazdem 250 w kierunku bocznicy, zabudowana została wykolejnica 201, w celu ochrony toru szlakowego przed nieuprawnionym wyjazdem taboru z bocznicy na ten tor. Zamykana na zamek w położeniu nałożonym na tor. Klucz od WK-201 znajduje się na tablicy kluczowej u dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Nakło nad Notecią. Obsługuje ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę.
7. **Uzależnienie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.**
   Rozjazdy znajdujące się na terenie bocznicy nie są uzależnione, oraz nie są przeznaczone są do lokalnego nastawiania zwrotnic i obsługiwane przez drużynę manewrową wykonującą pracę manewrową. W miejscu odgałęzienia bocznicy zwrotnica 250 jest zamykana na zamek w położeniu zasadniczym, klucz w zamku wykolejnicy WK-201, natomiast WK-201 zamykana jest w położeniu nałożonym na tor 201, klucz od WK-201 znajduje się na tablicy kluczowej u dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Nakło nad Notecią, obsługuje ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę.
8. **Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.** Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy – nie dotyczy
9. **Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym** – na ternie bocznicy nie ma wybudowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
10. **Kolejowe obiekty inżynieryjne.**
    Na terenie bocznicy nie ma obiektów inżynieryjnych
11. **Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych.**

L.P	Przejazd w torze nr	Umiejscowienie przejazdu /km/	Kategoria przejazdu	Osygnalizowanie przejazdu	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1	201	km 0,142,90 toru 201	D	krzyże Św. Andrzeja ,	
3	201	km 0,183,15 toru 201	D	krzyże Św. Andrzeja ,	

Podczas wykonywania manewrów przez przejazdy drogowe należy zachować szczególną ostrożność a w razie zauważenia przeszkody do jazdy należy zatrzymać tabor. Przed przejechaniem taboru przez przejazd, maszynista lokomotywy zobowiązany jest podawać sygnał „Baczność" przy użyciu syreny lub gwizdawki lokomotywy. Podczas spychania wagonów przez przejazd niestrzeżony, kierujący pracą manewrową ustawiacz winien zatrzymać manewrujący tabor przed przejazdem, wstrzymać ruch kołowy na przejeździe a następnie zezwolić stosownym sygnałem manewrowym maszyniście na spychanie składu manewrowego. Zasada ta nie dotyczy wagonów ciągnionych przez lokomotywę nie zwalnia to jednak maszynisty z zachowania szczególnej ostrożności, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy mógł zatrzymać tabor. W razie dłuższego manewrowania przez przejazd drogowy, należy umożliwić przepuszczenie oczekujących pieszych i pojazdów drogowych w odstępach nie większych niż 10 minut. Należy niezwłocznie przerwać manewry na przejeździe drogowym dla przepuszczenia pojazdów uprzywilejowanych będących w akcji i dających odpowiednie sygnały oraz pojazdów z naczelnymi organami państwowymi RP. Czyszczenie żłobków na przejazdach należy do pracowników drużyny manewrowej użytkownika bocznicy.

12. **Oświetlenie bocznicy:**
    a. Teren bocznicy posiada oświetlenie zewnętrzne elektryczne. Wzdłuż torów bocznicowych na słupach rozmieszczone są punkty oświetleniowe.
    b. Wyłączniki światła na terenie bocznicy są bezobsługowe /zmierzchowe/.
    c. Utrzymanie oświetlenia w dobrym stanie technicznym, wymiana żarówek i konserwacja instalacji należą do obowiązków konserwatora wyznaczonego przez właściciela bocznicy.
    d. Minimalne natężenie oświetlenia światłem elektrycznym torów zdawczo-odbiorczych i zakładowych powinno wynosić minimum 30 Lux. (wg PN-71 /E-02034).
    e. Rezerwowego oświetlenia bocznica nie posiada.
    f. O wszelkich usterkach w oświetleniu torów na terenie bocznicy ustawiacz użytkownika bocznicy powinien powiadomić służbę elektryczną Zakładu w celu usunięcia usterki.

13. **Punkty ładunkowe:**

Magazyny:

Nr	Przy torze Nr	Nazwa magazynu	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
				w metrach	Uwagi
1	203	Silosy zbożowe	za i wyładunek	80	-

Rampy:

Nr	Przy torze Nr	Rodzaj rampy	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
				w metrach	Uwagi
Ramp bocznica nie posiada					

Place ładunkowe:

Nr	Przy torze Nr	Przeznaczenie	Długość frontu ładunkowego	
			w metrach	Uwagi
Placów ładunkowych bocznica nie posiada				

14. **Urządzenia ładunkowe:**

Wyładunek wagonów odbywa się systemem grawitacyjnym natomiast załadunek wagonów odbywa się poprzez urządzenia ciśnieniowe rozładunku wagonów oraz wywrotnicy zlokalizowanych przy torze 203 zgodnie z instrukcją obsługi tych urządzeń znajdującą się u właściciela bocznicy.

15. **Wagi wagonowe:**

a) Na terenie bocznicy znajduje się waga wagonowa usytuowana w torze 202 w km 0,169,94 tego toru.
b) Waga posiada długość pomostu wynoszącą 16 metrów i jest o udźwigu do 100 ton,
c) Przejazd przez wagę lokomotywą jest dozwolony z szybkością 5 km/h i tylko wtedy gdy mechanizmy wagi wagonowej są unieruchomione (zamknięte).
d) Pozostawianie taboru na wadze wagonowej na postój jest zabronione.
e) Waga wagonowa jest osygnalizowana sygnałami zamknięcia toru przeznaczonymi do osygnalizowania wag Z-1,
f) Waga wagonowa jest obsługiwana przez ekspedytora lub ustawiacza użytkownika bocznicy,
g) Obsługa wagi winna się odbywać zgodnie z instrukcją urządzenia znajdującą się w pomieszczeniu wagi.

16. **Bramy kolejowe:**

a) Nad torem 201 bocznicy w km 0,194,79 tego toru znajduje się brama kolejowa ograniczające przed wstępem osób postronnych na teren zakładu. Brama w położeniu zasadniczym jest zamknięta i osygnalizowana tarczą zatrzymania D1 „Stój" namalowaną na skrzydłach bram z obu stron.
b) Przed przejazdem składem manewrowym ustawiacz winien upewnić się, że skrzydła bramy zostały prawidłowo otwarte i zabezpieczone przed samoczynnym zamknięciem.

17. **Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.**

Na torach bocznicowych obowiązuje i jest zachowana skrajnia budowli A PN-69/K-02057. Bocznica nie posiada zabudowanych w torach skrajników.

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

We wszystkich torach bocznicowych skrajnia budowli jest zachowana.

19. **Sygnały, wskaźniki i tablice.**

a. Tarcze zaporowe **Z1 „Stój"** ustawione są przed kozłami oporowymi torów oraz przy wjeździe na pomost wagi wagonowej.
b. Wskaźniki **W17** ustawione między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów gdzie odległość między osiami torów wynosi 3,5m, oznacza on miejsce przy zbiegających się torach, dokąd wolno zająć tor taborem.
c. Tablice z napisem **„Punkt zdawczo – odbiorczy"** umieszczona na międzytorzu w ukresie torów nr 202 i 203 w km 0,65,18 toru 202.
d. Wskaźniki **W6a**, ustawione przed skrzyżowaniami z drogą kołową w poziomie szyn, oznaczają że należy podać sygnał **Rp1 „Baczność"** przez drużynę trakcyjną.
e. **„Krzyże Św. Andrzeja"** ustawione są przed skrzyżowaniami z drogą kołową w poziomie szyn z obu stron toru z prawej strony drogi.

20. **Urządzenia i środki trakcyjne:**

a) Bocznica może być obsługiwana przez lokomotywy użytkownika bocznicy na które zostały wydane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów szynowych, przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Są to lokomotywy następujących typów, gdzie ustalono siły uciągu przy wykonywaniu pracy manewrowej

- SM-42 - 2 400,00 ton,
- 401 – Da - 900,00 ton,
- SM – 30 - 600,00 ton,
- 409 – Da - 300,00 ton.

b) Podczas wykonywania pracy manewrowej wagony winny być połączone z lokomotywą na hamulec zespolony. Ustala się dla wszystkich jazd manewrowych 30% wymaganego ciężaru hamującego.
c) Wszystkie lokomotywy mogą w wyjątkowych przypadkach przestawiać 2 wagony bez czynnego hamulca zespolonego.
d) Zajezdni lokomotyw bocznica nie posiada.
e) Dla postoju lokomotyw manewrowych wyznaczony jest tor 204 za rozjazdem 253.
f) Załadowanie piaskiem lokomotyw bocznicowych dokonywane jest na torze 204.
g) Tankowanie lokomotyw odbywa się na torze 204.

21. **Tabor wagonowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki do jego utrzymania:**

1. Właściciel i użytkownik bocznicy nie posiadają na stanie wagonów przeznaczonych do transportu kolejowego na bocznicy.

22. **Środki łączności:**

1. Bocznica posiada łączność ogólnodostępną ze stacją PKP PLK S. A. Nakło nad Notecią nr telefonu 52 518 36 83.
2. Na lokomotywach bocznicowych zainstalowana jest radiołączność manewrowa służąca do porozumiewania się drużyny manewrowej z maszynistą lub kierowcą lokomotywki. Obsługa radiotelefonów winna się odbywać zgodnie z instrukcją obsługi.

III. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ Z KTÓRYM BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA:

1. Wyjazd na bocznicę ze stacji Nakło nad Notecią odbywa się za zgodą i porozumieniem z dyżurnym ruchu tej stacji, po otrzymaniu kluczy do uchylenia zabezpieczenia bocznicy, zgodnie z regulaminem technicznym stacji Nakło nad Notecią.
2. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą POLSKIE MŁYNY S.A. a stacją obsługującą Nakło nad Notecią ustalono jak dla pociągów wyprawianych do określonego miejsca na szlaku (km) i z powrotem, na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów. W tym celu dyżurny ruchu stacji Nakło nad Notecią po otrzymaniu zgłoszenia od przewoźnika gotowości do odjazdu, żąda od dyżurnego ruchu stacji Kcynia zgody na wyprawienie pociągu. Po otrzymaniu zgody, przygotowuje drogę przebiegu, wydaje za pokwitowaniem klucz od zamka wykolejnicowego Wk 201 i wyprawia pociąg na szlak w kierunku stacji Kcynia – do miejsca odgałęzienia się bocznicy.
3. Ciągnięty ze stacji Nakło nad Notecią pociąg, ustawiacz przewoźnika kolejowego zatrzymuje na torze szlakowym szlaku Nakło nad Notecią – Kcynia za rozjazdem Nr 250 usytuowanym w km 233,186. Udaje się do wykolejnicy Wk201. Pobranym od dyżurnego ruchu stacji Nakło nad Notecią kluczem, otwiera zamek wykolejnicy Wk201 i uchyla zamknięcie wykolejnicowe. Po zdjęciu wykolejnicy z toru, uwolnionym z zamka wykolejnicy drugim kluczem, otwiera zamkniętą w położeniu zasadniczym, (do jazdy na wprost), zwrotnicę rozjazdu Nr 250, umożliwiając jej przełożenie do jazdy na tory zdawczo - odbiorcze bocznicy. Po ułożeniu drogi przebiegu ustawiacz przewoźnika kolejowego poleca zepchnąć skład manewrowy na tor zdawczy Nr 202 lub 203 po torze 201. Podczas wyjazdu z bocznicy, te same czynności ustawiacz przewoźnika wykonuje w odwrotnej kolejności, przy czym wagony z bocznicy być spychane na po torze 201 na tor szlakowy za rozjazd 250 a następnie ciągnięte na stację Nakło nad Notecią.
4. Otwarcie wykolejnicy Wk201 i jazda taboru przewoźnika kolejowego do punktu zdawczo-odbiorczego może nastąpić dopiero po zgłoszeniu przez ustawiacza bocznicy ustawiaczowi przewoźnika kolejowego, że lokomotywa posiadacza bocznicy stoi unieruchomiona na torze 204 za rozjazdem 253.
5. Po zakończeniu czynności związanych z obsługą bocznicy kolejowej POLSKIE MŁYNY S.A. pracownik przewoźnika przed wyjazdem z bocznicy na tor szlakowy w kierunku stacji Kcynia zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Nakło nad Notecią zamiar wyjazdu składu manewrowego lub lokomotywy luzem. Po powrocie na stację Nakło nad Notecią zwraca dyżurnemu ruchu tej stacji klucz od WK 201 za pokwitowaniem.
6. Dopuszcza się wydanie klucza od WK-201 pracownikowi przewoźnika kolejowego (użytkownika bocznicy kolejowej który wypełnia obowiązki przewoźnika kolejowego) bez wyjazdu pociągiem ze stacji Nakło nad Notecią na bocznicę, w celu wyjazdu lokomotywy luzem lub składu pociągu z bocznicy POLSKIE MŁYNY S.A. na stację Nakło nad Notecią. Możliwy też jest zwrot klucza od WK-201 bez zrealizowania przejazdu z bocznicy POLSKIE MŁYNY S.A. na stację Nakło nad Notecią. W tym przypadku przedstawiciel przewoźnika zobowiązany jest bez zbędnej zwłoki do zwrotu klucza dyżurnemu ruchu stacji Nakło nad Notecią. Do czasu zwrotu klucza od WK-201 przez przedstawiciela bocznicy (przewoźnika) dyżurnemu ruchu stacji Nakło nad Notecią ***tor szlakowy do stacji Kcynia należy traktować jako zajęty***.
7. Użytkownik bocznicy ze względu na to że jest także przewoźnikiem kolejowym, posiada odpowiednie uprawnienia do wyjazdu z bocznicy na tory stacji Nakło nad Notecią. Dopuszcza się zatem możliwość podstawiania wagonów na bocznicę i

zabierania wagonów z bocznicy na stację PKP PLK S.A. Nakło nad Notecią przez drużynę manewrową i lokomotywę użytkownika bocznicy. W związku z powyższym pracownicy użytkownika bocznicy powinni być przeszkoleni z warunków miejscowych stacji PKP PLK S.A. Nakło nad Notecią przez pracownika PKP PLK S.A. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy przejmują wszystkie obowiązki przewoźnika kolejowego wynikające z niniejszego regulaminu.

IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ:

1. Przesyłki wagonowe oraz wagony próżne i ładowne nadchodzące w pociągach, pod adresem bocznicy przyjmowane są na tory główne stacji Nakło nad Notecią, gdzie następnie przestawiane są lokomotywą przewoźnika kolejowego na tory zdawczo-odbiorcze bocznicy, skąd przestawiane są lokomotywą użytkownika bocznicy na poszczególne punkty ładunkowe.
2. Dopuszcza się możliwość podstawiania wagonów na bocznicę i zabierania wagonów z bocznicy na stację PKP PLK S.A. Nakło nad Notecią przez drużynę manewrową i lokomotywę użytkownika bocznicy. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy powinni być przeszkoleni z warunków miejscowych stacji PKP PLK S.A. Nakło nad Notecią przez pracownika PKP PLK S.A. W tym przypadku pracownicy użytkownika bocznicy przejmują wszystkie obowiązki przewoźnika kolejowego wynikające z niniejszego regulaminu i regulaminu technicznego stacji Nakło nad Notecią w zakresie obsługi bocznicy.
3. Podczas wykonywania pracy manewrowej wagony winny być połączone z lokomotywą na hamulec zespolony. Ustala się dla wszystkich jazd manewrowych 30% wymaganego ciężaru hamującego.
4. Jednorazowo na bocznicę można podstawić skład manewrowy nie dłuższy niż 418 metry bieżące. Jeżeli jednak na bocznicy znajdują się już wagony podstawione w czasie poprzednich obsług, to można jedynie podstawić ilość brakującą do pełnego wykorzystania maksymalnej pojemności bocznicy, tj. do 571 metrów bieżących.
5. Przyjmowanie i zdawanie wagonów odbywa się na torach zdawczo-odbiorczych.
6. Obsługa bocznicy może być dokonywana całodobowo w dni robocze, wg planu obsługi podstawiania i zabierania wagonów opracowanych przez przewoźnika kolejowego uzgodnionego z użytkownikiem bocznicy oraz rozkładu jazdy opracowanego przez PKP PLK S.A. Plan ten znajduje się u kierownika transportu na bocznicy.
7. Dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicy wynosi 20 ton.
8. Jazdy składów manewrowych wjeżdżających/wyjeżdżających na i z bocznicy muszą być wykonane na hamulcu zespolonym. Wymagany procent masy hamującej wynosi 30.
9. Po torach bocznicy mogą kursować wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących na sieci PKP S.A.
10. Lokomotywy przewoźnika kolejowego mogą kursować po torach zdawczo-odbiorczych bocznicy do tablicy z napisem „ZAKAZ JAZDY LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKA" usytuowanej w km 0,039,31 toru 206.
11. O zamierzonej jeździe lokomotywy przewoźnika kolejowego na tor zdawczo-odbiorczy pracownik przewoźnika kolejowego na 15 minut przed obsługą bocznicy zobowiązany jest powiadomić ustawiacza bocznicy. Po otrzymaniu informacji od pracownika przewoźnika kolejowego jw. do obowiązków ustawiacza należy przerwać pracę manewrową na torach bocznicy i odstawić czynną lokomotywę manewrową na tor 204 za rozjazd 253.

12. Po zakończeniu obsługi bocznicy przez lokomotywę przewoźnika kolejowego., ustawiacz zobowiązany jest do sprawdzenia zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem pozostawionego przez pracowników przewoźnika kolejowego na torach bocznicy.
13. Wagonami z przekroczoną skrajnią ładunkową wolno manewrować po wszystkich torach bocznicy.
14. Wagony podstawione na tory zdawczo-odbiorcze powinny być pchane a zabierane z tych torów powinny być ciągnione przez lokomotywę przewoźnika kolejowego.
15. Droga przebiegu dla lokomotyw przewoźnika przy obsłudze torów zdawczo-odbiorczych ustawiana jest przez ustawiacza przewoźnika kolejowego.
16. Wagony podstawione przez przewoźnika kolejowego na tory zdawczo-odbiorcze winny być sprzęgnięte ze sobą na sprzęgi śrubowe i sprzęgi hamulcowe oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie hamulcem ręcznym pierwszego wagonu od strony toru dojazdowego oraz przez wyłożenie płozów hamulcowych pod ostatnie osie wagonów z obu stron składu. Za właściwe zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialna jest drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy, która ostatnia wykonywała manewry na torach zdawczo-odbiorczych.

V. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

1. Bocznica stanowi jeden rejon manewrowy.

Maksymalna prędkość jazd manewrowych na bocznicy wynosi 10 km/godzinę. Ponadto w zakresie prędkości jazd manewrowych i o ograniczeniach w tym zakresie należy przestrzegać zasad wynikających z Instrukcji o wykonywaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o. MKT-1.

2. Ustala się maksymalny uciąg dla lokomotyw:
   - SM-42 - 2 400,00 ton,
   - 401 – Da - 900,00 ton,
   - SM – 30 - 600,00 ton,
   - 409 – Da - 300,00 ton.
3. Drużyna manewrowa składa się z ustawiacza natomiast obsadę lokomotywy stanowi maszynista lub kierowca lokomotywki w zależności od typu lokomotywy.
4. Zabrania się wykonywania pracy manewrowej metodą odrzutu.
5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów należy do obowiązków drużyny manewrowej natomiast sprzęganie i rozprzęganie lokomotywy należy do obowiązków drużyny manewrowej lub maszynisty (kierowcy lokomotywki)na polecenie ustawiacza.
6. W czasie wykonywania pracy manewrowej lokomotywa wykonująca manewry winna znajdować się z przodu lub z tyłu składu manewrowego. Nie dopuszcza się, aby lokomotywa znajdowała się w środku manewrującego taboru.
7. Z włączonym hamulcem zespolonym z toru na tor ze zmianą kierunku jazdy można przestawiać składy manewrowe nie przekraczające 30 wagonów dwuosiowych. Bez włączonego hamulca zespolonego można przestawić maksymalnie 2 wagony.
8. Podczas wykonywania manewrów przez przejazdy drogowe należy zachować szczególną ostrożność a w razie zauważenia przeszkody do jazdy należy zatrzymać tabor. Przed przejechaniem taboru przez przejazd, maszynista lokomotywy zobowiązany jest podawać sygnał „Baczność" przy użyciu syreny lub gwizdawki lokomotywy. Podczas spychania wagonów przez przejazd niestrzeżony, kierujący pracą manewrową ustawiacz winien zatrzymać manewrujący tabor przed przejazdem, wstrzymać ruch kołowy na przejeździe a następnie zezwolić stosownym sygnałem manewrowym maszyniście na spychanie składu manewrowego. Zasada ta nie dotyczy wagonów ciągnionych przez lokomotywę nie zwalnia to jednak maszynisty z zachowania szczególnej ostrożności, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy mógł zatrzymać tabor. W razie dłuższego manewrowania przez przejazd drogowy, należy umożliwić przepuszczenie oczekujących pieszych i pojazdów drogowych w odstępach nie większych niż 10 minut. Należy niezwłocznie przerwać manewry na przejeździe drogowym dla przepuszczenia pojazdów pogotowia ratunkowego, straży pożarnej i ratownictwa chemicznego, pogotowia technicznego, Policji Państwowej i Żandarmerii Wojskowej będących w akcji i dających odpowiednie sygnały oraz pojazdów z naczelnymi organami państwowymi RP. Czyszczenie żłobków na przejazdach należy do pracowników drużyny manewrowej użytkownika bocznicy.
9. Pierwszeństwo w wykonywaniu pracy manewrowej na torach zdawczo - odbiorczych mają składy pociągów przyjmowane na te tory z sieci PKP PLK S.A. lokomotywą przewoźnika, w następnej kolejności wykonywana jest praca manewrowa lokomotywą użytkownika bocznicy.
10. Podczas obsługi torów zdawczo – odbiorczych przez przewoźnika, lokomotywa użytkownika bocznicy stoi unieruchomiona na torze trakcyjnym nr 204 za rozjazdem 253.
11. W wyjątkowych okolicznościach, przy braku lokomotywy bocznicowej, dopuszczalne jest przetaczanie wagonów siłą ludzką. Wagony należy popychać tylko z boku, przy narożnikach wagonu. Ilość wagonów jednocześnie

przetaczanych ręcznie, nie powinna przekraczać ilości wagonów, które można by zatrzymać siłą ludzi zatrudnionych przy tej pracy. Pracownikom ręcznie przetaczającym wagony, nie wolno wchodzić między wagony lub je dopychać idąc w osi toru. Przy przetaczaniu wagonów w miejscu braku skrajni zabronione jest, aby ustawiacz lub pracownicy pchający wagony znajdowali się między wagonem a miejscem brakującej skrajni, powinni oni znajdować się z drugiej strony wagonu, w miejscu bezpiecznym. Prędkość manewrowania wagonami siłą ludzką nie może przekraczać 3 km/h. Przetaczanie wagonów sposobem ręcznym winno się odbywać pod nadzorem kierującego manewrami ustawiaczem.

12. Zabrania się przetaczania wagonów przy użyciu ciągników drogowych. Nie ma na bocznicy zainstalowanych podciągarek wagonowych.
13. Drogi przebiegu dla jazd manewrowych układane są przez ustawiacza, a dla jazd lokomotyw luzem droga przebiegu może być układana przez maszynistę (kierowcę lokomotywki).
14. Podczas zabierania wagonów z bocznicy, ustawiacz przewoźnika przed daniem sygnału na odjazd zobowiązany jest sprawdzić, czy zostało usunięte zabezpieczenie przed zbiegnięciem.
15. Przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego z wagonami odstawionymi na postój i odpowiednio zabezpieczonymi przed zbiegnięciem drużyna manewrowa użytkownika bocznicy zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe spod kół i ułożyć je na stojakach, usytuowanych na międzytorzach oraz odhamować ręczne hamulce wagonów.
16. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem:
    - Wagony pozostawione na torach bocznicowych należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym pierwszego i ostatniego wagonu oraz przez wyłożenie płozów hamulcowych pod ostatnią oś wagonu od strony toru dojazdowego. Nie przewiduje się stosowania klinów hamulcowych. Zabezpieczenie wagonów, o którym mowa powyżej należy do drużyny manewrowej bocznicy.
    - Sprawdzenie właściwego zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy po zakończonej pracy manewrowej do obowiązków ustawiacza użytkownika bocznicy.
    - Dla zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem nie stosuje klinów zabezpieczających, stosowane są tylko płozy hamulcowe. Na torach bocznicowych stosowane są płozy hamulcowe do typu szyn S – 42 i S - 49 i do tych szyn muszą być stosowane odpowiednie płozy hamulcowe. Przed założeniem płoza hamulcowego na szynę danego toru należy sprawdzić, czy płóz hamulcowy odpowiada szynom danego typu szyny, bo w innym przypadku może spowodować zakleszczenie płoza. Płozy hamulcowe służące do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem powinny znajdować się na stojaku i na lokomotywie bocznicowej.
    - Stojaki na płozy hamulcowe znajdują się na stojaku na międzytorzu torów 202/203 w km 0,237,68 toru 203 i na stojaku przy tablicy punkt zdawczo - odbiorczy" umieszczonej na międzytorzu w ukresie torów nr 202 i 203 w km 0,65,18 toru 202.
    - Ponadto na czynnej lokomotywie manewrowej użytkownika bocznicy powinny znajdować się 4 płozy hamulcowe.
    - Uszkodzone płozy hamulcowe ustawiacz użytkownika bocznicy przekazuje do kierownika transportu na bocznicy, który w miejsce uszkodzonych płóz wydaje płozy sprawne.

VI. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY:

1. Manewry należy wykonywać z prędkością bezpieczną z zachowaniem należytej ostrożności, aby ładunek nie uległ uszkodzeniu lub przesunięciu. Prędkość jazd manewrowych nie powinna przekroczyć 10km/h.
2. Prace manewrowe wykonywane są na polecenie ustawiacza użytkownika bocznicy. Zarządzenia dotyczące wykonywania pracy manewrowej wydawane są przez kierownika transportu na bocznicy ustawiaczowi kierującemu pracą manewrową.
3. Kierującym manewrami na bocznicy jest ustawiacz bocznicy.
4. W warunkach złej widoczności lub w złych warunkach atmosferycznych, należy zmniejszyć prędkość jazd do 5 km/h niezależnie od tego, czy lokomotywa pcha, czy ciągnie wagony i zwracać szczególną uwagę na ewentualne przeszkody, aby manewrujący tabor, mógł być zatrzymany przed przeszkodą, a ustawiacz i manewrowy powinien natychmiast podawać sygnały „Stój". Jeżeli mgła lub śnieżyca ogranicza widoczność w porze dziennej do 300 metrów, to tory bocznicowe powinny być oświetlone elektrycznie, a sygnały na manewrach podawane jak w porze ciemnej.
5. Przy dojeździe lokomotywą do magazynów należy przestrzegać następujących zasad:
   - Zażądać od kierujących pracami ładunkowymi pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia ładunku znajdującego się w wagonach przed możliwością uszkodzenia go w czasie manewrów,
   - Zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
   - Zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez zatrudnionych czynnościami ładunkowymi pracowników,
   - Sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
   - Sprawdzić, czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru.
   - Jeżeli w próżnym taborze nie są pozamykane drzwi lub nie założone części wagonowych, a nie można tego zażądać od odbiorcy, powinien to uczynić kierujący manewrami - ustawiacz. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym ładunku. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie, tak, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
6. W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem znajdującym się na tym punkcie, aby nie zetknął się ze stojącym taborem.
7. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo nie ukończenia czynności ładunkowych, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
8. Plombowanie wagonów należy do obowiązków nadawcy przesyłki.
9. Ważenia wagonów dokonuje uprawniony pracownik właściciela bocznicy. Obsługa wagi zgodnie z dokumentacją techniczno – ruchową wagi.

VII. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH

1. W imieniu przewoźnika pod względem handlowym i technicznym wagony ze składu pociągu przekazuje wyznaczony regulaminem przewoźnika jego pracownik (przedstawiciel). Po podstawianiu wagonów na bocznicę ustawiacz użytkownika bocznicy przyjmuje od przewoźnika dokumenty przewozowe, przyjmując wagony sprawdza stan wagonów pod względem technicznym i handlowym na podstawie sporządzonego przez przewoźnika wykazu zdawczego.
2. Przy zabieraniu wagonów z bocznicy wyznaczony regulaminem przewoźnika jego pracownik (przedstawiciel), sprawdza ich stan techniczny, prawidłowość załadowania, stan ładunku i plomb i odbiera wagony ustawiacza użytkownika bocznicy.
3. Ze strony użytkownika bocznicy wagony pod względem technicznym i handlowym przekazuje ustawiacz użytkownika bocznicy.
4. Przekazanie wagonów może się odbyć na torach zdawczo odbiorczych na terenie bocznicy.
5. W razie stwierdzenia uszkodzeń wagonów lub innych nieprawidłowości przy podstawieniu wagonów przez przewoźnika ustawiacz użytkownika bocznicy zobowiązany jest nanieść w dokumencie przekazującym wg wzoru przewoźnika, co do stanu technicznego i innych stwierdzonych nieprawidłowości. Wyznaczony regulaminem przewoźnika jego pracownik (przedstawiciel), zobowiązany jest natomiast sprawdzić czy adnotacja ta odpowiada rzeczywistości i zaświadcza to swoim podpisem.
6. Ustawiacz bocznicy zobowiązany jest przygotować na torze zdawczo – odbiorczym wagony, które winny być zabrane z bocznicy podczas jej obsługi przez przewoźnika. Wagony te powinny stanowić jedną grupę i nie powinno być między nimi wagonów, które mają zostać na bocznicy lub stanowią część innej przesyłki.

VIII. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NEBEZPIECZNYCH

1. **Bocznica nie jest przystosowana do przyjmowania i wysyłania towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym, zabrania się zatem przyjmowania i wysyłania takich przesyłek drogą kolejową.**

IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZADZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO:

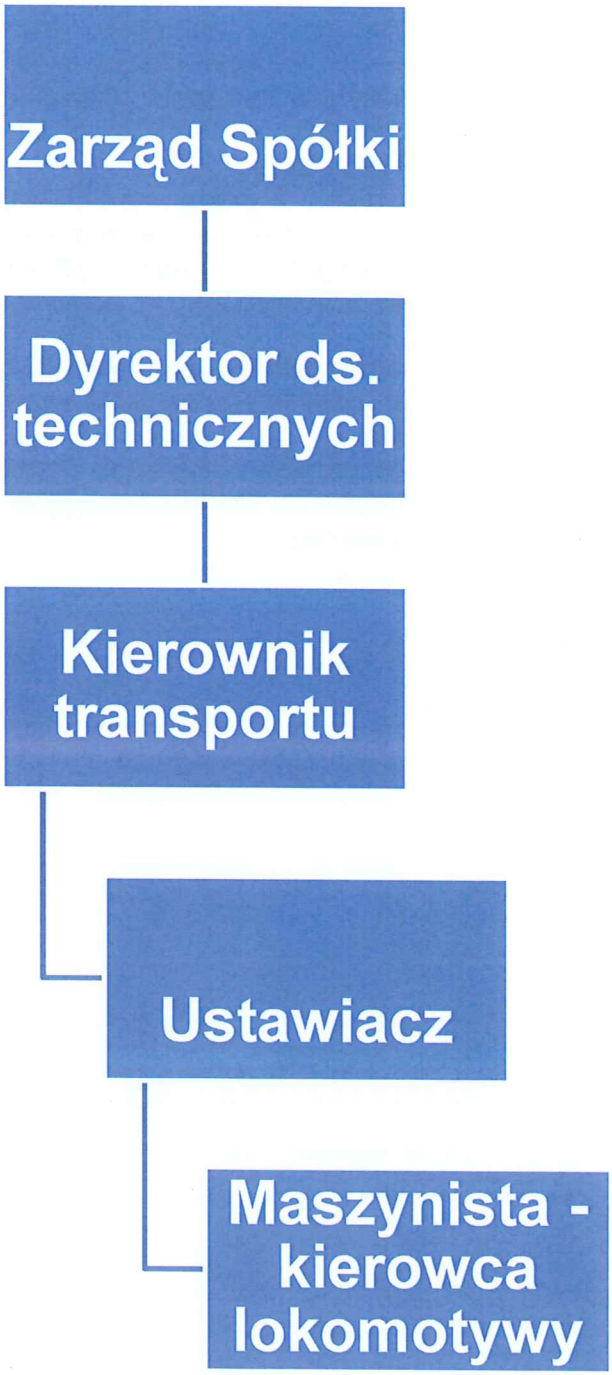
Utrzymanie bocznicy kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do obowiązków użytkownika bocznicy.

1. Utrzymanie torów, rozjazdów i urządzeń torowych na torach zdawczych i odbiorczych oraz torach zakładowych, odchwaszczania torów bocznicowych i odśnieżanie w okresie zimowym należy do obowiązków drużyny manewrowej użytkownika bocznicy. Czynności czyszczenia i konserwacji, o których mowa powyżej, wykonuje się w czasie przerwy w wykonywaniu pracy manewrowej,
2. Obchody torów i rozjazdów na bocznicy dokonuje ustawiacz na bieżąco nie rzadziej jednak niż raz w tygodniu we wtorek. W przypadku gdy wtorek jest dniem wolnym od pracy należy dokonać obchodu w dniu następnym. Wynik oględzin należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2),
3. Badanie techniczne i pomiar rozjazdów dokonuje toromistrz bocznicy który wykonuje te czynności dwa razy do roku tj. wiosną i jesienią. Wynik pomiaru i badania należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2), oraz w arkuszach rozjazdów (załącznik 16 do instrukcji MKT-2),
4. Badanie techniczne i pomiar wszystkich torów bocznicy odbywa się raz na rok wiosną. Badanie to może być połączone z okresowym przeglądem bocznicy o którym mowa w punkcie 5. Wynik pomiaru i badania należy odnotować w książce kontroli stanu toru (załącznik 2 do instrukcji MKT-2),
5. Przegląd okresowy bocznicy powinien być przeprowadzony jeden raz do roku (w drugim kwartale) przez uprawnionych pracowników posiadających uprawnienia budowlane w obecności przedstawiciela użytkownika i właściciela bocznicy, z którego spisuje się oddzielny protokół zgodnie z załącznikiem 13 do instrukcji MKT-2. Przegląd budowlany zleca użytkownik bocznicy.
6. Zakres i czas, w którym powinny być wykonane konieczne prace konserwacyjne i remonty należy stwierdzić na podstawie wyniku obchodów toru i oględzin rozjazdów w czasie przeglądu bocznicy i kontroli okresowej stanu użytkowego bocznicy na podstawie wpisów do książki oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2).
7. Remonty /wymiany torów i rozjazdów/ mogą być wykonane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje do wykonywania tych prac remontowych. W czasie wykonywania robót torowych na rozjazdach i torach miejsce pracy powinno być osygnalizowane zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji /Dz. U. nr 172 poz. 1444 z roku 2005/, z późniejszymi zmianami, oraz instrukcji MKT-1.
8. Ustawiacz bocznicy powinien być powiadomiony o wykonywanych robotach torowych. W przypadku robót na torach zdawczo – odbiorczych, które ograniczałyby przyjęcie wagonów z sieci PKP PLK S.A. kierownik transportu na bocznicy powinien powiadomić o powyższym dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Nakło nad Notecią.
9. Utrzymanie oświetlenia zewnętrznego na torach bocznicowych zgodnie z wymaganymi przepisami należy do właściciela bocznicy.

X. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY.

1. Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej (ustawiacz, manewrowy, maszynista, pomocnik maszynisty) powinni posiadać stopień zdolności do pracy oraz egzaminy kwalifikacyjne i okresowe określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 w sprawie wykazu stanowisk związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz.U. Nr 212 poz. 2152 z późniejszymi zmianami) i podlegać badaniom okresowym dokonywanym przez lekarza uprawnionego do badań profilaktycznych lub lekarza medycyny pracy, w terminach określonych w tym załączniku.
2. Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową, przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków na bocznicy, powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu i właściwych dla miejsca pracy załączników (Regulaminów oraz przepisów wewnętrznych) w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy.
3. Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności, przewoźnik oraz użytkownik bocznicy powinien poddać pracowników egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych.
4. Przyjęcie do wiadomości postanowień niniejszego Regulaminu pracownicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazach przyjęcia do wiadomości niniejszego Regulaminu pracy bocznicy kolejowej.

5. Schemat struktury organizacyjnej transportu kolejowego na bocznicy:



XI. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY:

Kierownik transportu na bocznicy

Kierownik transportu na bocznicy podlega bezpośrednio Dyrektorowi ds. technicznych.

Kierownik transportu na bocznicy odpowiedzialny jest za:

- Nadzór nad pracą podległych mu pracowników na bocznicy.
- Zawiadamianie Dyrektora ds. technicznych o sytuacji w zakresie eksploatacyjnym na terenie bocznicy jak również o wszystkich stwierdzonych nieprawidłowościach.
- Udział w komisjach na temat bocznicy i przygotowanie na polecenie zwierzchników w imieniu Spółki stosownej dokumentacji.
- Zaznajamianie zatrudnionych pracowników na bocznicach z zakresem ich obowiązków na wyznaczonych stanowiskach pracy, dokonywanie szkoleń praktycznych i stanowiskowych.
- Podejmowanie niezbędnych działań w celu usunięcia nieprawidłowości w pracy stwierdzonych na bocznicy.
- Współpraca z POLSKIMI MŁYNAMI S.A. w zakresie terminowości realizacji wykonywania załadunków i innych spraw związanych umową.
- Terminowe sporządzenia miesięcznych harmonogramów pracy i ich właściwa realizacja.
- Jakość pracy pracowników na podległych bocznicach,
- Realizację zadań nałożonych przez zwierzchników,
- Gospodarkę paliwami na bocznicy,
- Wydawane polecenia i decyzje na bocznicy

Nadzorowanie:

- wyposażenia posterunków pracy w niezbędne przepisy, instrukcje służbowe i ich aktualizacja,
- wyposażenia posterunków pracy w niezbędny sprzęt, dzienniki i książki,
- prawidłowej eksploatacji urządzeń i powierzonego mienia obsługiwanych przez pracowników bocznicy,
- porządku na podległych bocznicach,
- ochrony mienia kolejowego i powierzonego Spółce do przewozu,
- ochrony BHP, przeciwpożarowej i ekologicznej wynikającej z przepisów wewnętrznych MAJKOLTRANS oraz POLSKIE MŁYNY S.A.
- terminowego i rzetelnego prowadzenia dokumentacji i sprawozdawczości z powierzonego zakresu,
- wykonywanie bieżącej kontroli w zakresie dyscypliny pracy na podległej bocznicy.

Kierownik transportu posiada uprawnienie wnioskowania do Dyrektora ds. technicznych w sprawie:

- karanie i nagradzanie pracowników bocznicy,
- poprawy warunków BHP,
- usprawnienia pracy bocznicy,
- wyposażenia podległej bocznicy w środki techniczne.

Ustawiacz

1. Wykonuje wszystkie obowiązki wynikające z instrukcji MKT-1 o wykonaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
2. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
3. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwiać sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników, podróżnych i osób postronnych.
4. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego lub innego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
5. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego 2 wagony.
6. Kierownik manewrów wykonuje manewry jedną lokomotywą i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej. Zabrania się do wykonywania pracy manewrowej używać więcej jak jedną lokomotywę.
7. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien:
   - zgłosić swoją obecność kierownikowi transportu na bocznicy,
   - przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią,
   - zapoznać się z poleceniami kierownika transportu na bocznicy i operatywnym planem pracy manewrowej,
   - sprawdzić skład drużyny lokomotywowej, przepisowe ubranie maszynisty (kierowcy lokomotywki spalinowej) i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan psychofizyczny maszynisty,
   - sprawdzić osygnalizowanie, wyposażenie lokomotywy oraz stan i działanie urządzeń łączności stosowanej przy manewrach,
   - zapoznać się ze stanem torów w swoim rejonie manewrowym odnośnie ich zajętości, ewentualnie zamknięcia, zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, usytuowanie taboru w granicach ukresów,
   - sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych, stan wyrzutni płozowych, oświetlenia i łączności,
   - bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan w pracy manewrowej i zapoznać z nim maszynistę (kierowcę lokomotywki spalinowej),
8. W czasie wykonywania pracy, do obowiązków ustawiacza należy:
   - kierowanie pracą manewrową,
   - obsługa punktów ładunkowych na bocznicy oraz przyjmowanie i zdawanie wagonów od i dla przewoźnika oraz na i z poszczególnych punktów ładunkowych
   - obsługa zwrotnic podczas przygotowania dróg przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicy,
   - sprzęganie i sprzęganie taboru,
   - zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem,
   - powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
   - hamowanie taboru manewrującego,
   - w razie wypadku podczas manewrów zgłosić o tym natychmiast kierownikowi transportu na bocznicy, podając zwięzłą informację o rozmiarach wypadku, jego przyczynach itp., a do czasu przybycia kierownika transportu na bocznicy, wstrzymać pracę i zabezpieczyć ślady wypadku przed zatarciem;
   - pracę manewrową można wznowić na polecenie kierownika transportu na bocznicy
   - prowadzenie raportu z wykonanej pracy manewrowej.

- ustawiaczowi na bocznicy, przy czynnościach przewidzianych niniejszym regulaminem, które nie wypełniają mu całkowicie ustalonego czasu pracy, kierownik transportu na bocznicy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności zasadniczych.

9. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
10. Podczas pracy w warunkach zimowych, do obowiązków ustawiacza należy:
    - posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
    - oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
    - do obsługi torów zdawczo - odbiorczych i punktów ładunkowych bocznicy należy zabierać przybory do usuwania śniegu i lodu.
    - przed odbyciem jazdy przez przejazd należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
11. Zakres oględzin rozjazdów dokonywanych przez ustawiacza, określony jest w Instrukcji MKT - 2 i obejmuje wzrokowe sprawdzenie:
    - ogólnego stanu rozjazdu pod względem utrzymania go w czystości, szczególnie żłobków oraz przestrzeni między iglicą i opornicą,
    - stanu przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
    - stanu właściwego działania zamknięć nastawczych,
    - stanu zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
    - stanu dokręcenia śrub i wkrętów,
    - stanu nasmarowania zwrotnic,
    - stanu oraz właściwych wskazań wskaźników na latarniach zwrotnicowych i sygnałów na latarniach wykolejnicowych,
    - Wynik oględzin rozjazdów należy odnotować w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2).
12. Zakres prac konserwacyjnych w rozjazdach wykonywanych przez ustawiacza obejmuje:
    - czyszczenie i smarowanie odpowiednimi smarami poduszek ślizgowych w zwrotnicach oraz części trących zwrotnic i zamknięć nastawczych,
    - czyszczenie żłobków w krzyżownicach,
    - dokręcanie śrub i wkrętów.
    - rozjazd podlega oczyszczaniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza za krzyżownicą - w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu. Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych; szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicy i prowadnicach.
    - O wszelkich stwierdzonych usterkach ustawiacz powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika transportu na bocznicy.
13. Przy przekazywaniu dyżuru podać informację o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) kierownikowi transportu na bocznicy oraz przejmującemu pracę ustawiaczowi.
14. Ustawiacz ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
15. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynności przez szkolonego może odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem ustawiacza. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny mu być uprzednio pokazane z naświetleniem grożącego niebezpieczeństwa w razie niezastosowania się do wskazówek.
16. przerwie w pracy manewrowej mającej trwać powyżej 30 minut, ustawiacz powinien powiadomić o tym maszynistę (kierowcę lokomotywki) lokomotywy.

Maszynista (kierowca lokomotywki)

1. Wykonuje wszystkie obowiązki wynikające z instrukcji MKT-1 o wykonaniu pracy manewrowej na bocznicach MAJKOLTRANS Sp. z o.o., oraz instrukcji MKT-3 określającej zasady i wymagania dotyczące utrzymania pojazdów trakcyjnych i wagonów na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans sp. z o.o.
2. Maszynista (kierowca lokomotywki) podlega bezpośrednio ustawiaczowi
3. Maszynista (kierowca lokomotywki) wykonująca manewry powinna obserwować:
   - sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
   - prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, itp.,
   - czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe w skrajni, itp.),
   - czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany
4. Maszynista (kierowca lokomotywki) powinien znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.
5. Maszynista (kierowca lokomotywki) powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
6. Podczas manewrowania maszynista (kierowca lokomotywki) powinien znajdować się na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być przez niego dozorowany.
7. Maszynista (kierowca lokomotywki) może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed samouruchomieniem lub uruchomieniem przez osoby niepowołane. Na opuszczenie lokomotywy przez maszynistę (kierowcę lokomotywki) musi wyrazić zgodę ustawiacz.
8. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
9. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
10. Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien podawać sygnał "Baczność". Sygnał ten powinien być podany na długości drogi hamowania w zależności od prędkości jadącego pojazdu trakcyjnego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 20 km/h.

Toromistrz

1. Wykonuje wszystkie obowiązki wynikające z Instrukcji MKT-2 określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach kolejowych obsługiwanych przez Majkoltrans Sp. z o.o."
2. Dokonuje zwłaszcza badania technicznego i pomiaru rozjazdów dwa razy do roku wiosną i jesienią. Wynik pomiaru i badania odnotowuje w książce oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2), oraz w arkuszach rozjazdów (załącznik 16 do instrukcji MKT-2),
3. Badanie techniczne i pomiar wszystkich torów bocznicy odbywa się raz na rok wiosną. Badanie to może być połączone z okresowym przeglądem bocznicy o którym mowa w punkcie 2. Wynik pomiaru i badania należy odnotować w książce kontroli stanu toru (załącznik 2 do instrukcji MKT-2),
4. Dokonuje przeglądu okresowego bocznicy jeden raz do roku (w drugim kwartale). Wyniki przeglądu zapisuje w oddzielnym protokole zgodnie z załącznikiem 13 do instrukcji MKT-2.

5. Zakres i czas, w którym powinny być wykonane konieczne prace konserwacyjne i remonty należy stwierdzić na podstawie wyniku obchodów toru i oględzin rozjazdów w czasie przeglądu bocznicy i kontroli okresowej stanu użytkowego bocznicy na podstawie wpisów do książki oględzin rozjazdów i urządzeń srk (załącznik 1 do instrukcji MKT-2).
6. Czynności toromistrza mogą być wykonane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje do wykonywania tych czynności a dodatkowo powinni oni posiadać uprawnienia budowlane w odpowiednim zakresie.

Obowiązki pracowników dokonujących załadunku i wyładunku wagonów:

1. Przed przystąpieniem do czynności za lub wyładunkowych należy sprawdzić czy wagony są odpowiednio zabezpieczone (zahamowane hamulcami ręcznymi, płozami,) od samoistnego ruszenia podczas czynności ładunkowych i czy odpowiadają warunkom załadunku i przewozu określonego rodzaju ładowanego towaru.
2. Załadowany towar musi być równomiernie rozłożony na całej powierzchni podłogi wagonu i dobrze zabezpieczony od przesunięcia się podczas manewrów lub jazdy w pociągu.
3. Zabrania się ładowania do wagonów więcej towaru ponad ustaloną nośność każdego wagonu. Ustalona nośność umieszczona jest w formie widocznych napisów na ścianach, burtach, ostojnicach każdego wagonu.
4. Po załadunku wagonu wszystkie części ruchome muszą być założone na swoje miejsce i zabezpieczone przed wypadnięciem. Przy wagonach krytych drzwi i okna należy dokładnie pozamykać i pozakładać plomby.
5. Przed przystąpieniem do wyładunku sprawdzić prawidłowość zamknięć drzwi, okien, zbadać stan plomb i rozłożenie ładunku. W razie zauważenia choćby drobnych niedokładności należy natychmiast wezwać Kierownika Magazynu.
6. Po zakończeniu wyładunku wagony próżne należy oczyścić z pozostałości towarów i opakowań, drzwi i okna pozamykać, pozakładać części ruchome. W wagonach krytych próżnych, jedne drzwi musza być zamknięte całkowicie, a drugie tylko na hak zarzutowy w sposób umożliwiający sprawdzenie czystości wagonu.

Bezpieczeństwo osobiste pracowników zatrudnionych przy manewrach

1. Do pracy manewrowej nie można zatrudniać młodocianych i kobiet oraz pracowników nie posiadających pierwszej kategorii zdrowia.
2. Nie wolno zatrudniać pracowników nie posiadających odpowiedniej odzieży ochronnej.
3. Podczas wykonywania pracy manewrowej należy zachować szczególną ostrożność przy wykonywaniu ruchów manewrowych obok wagonów, w których trwają czynności ładunkowe, przy dojeżdżaniu do wagonów, na torach obok ramp oraz podczas przejazdu przez bramy, przejazdy drogowe i przejścia dla pieszych.
4. Nie wolno wychylać się podczas jazdy na stopniach taboru poza skrajnię taboru.
5. Przechodzenie między sprzęgniętymi wagonami i pod wagonami jest zabronione.
6. ***Zabronione jest wskakiwanie i zeskakiwanie z taboru będącego w ruchu.***
7. Zabroniona jest jazda na zderzakach, sprzęgach i dachach, a także przewóz w wagonach osób nie zatrudnionych przy pracy manewrowej.

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

1. Pod pojęciem wypadku kolejowego należy rozumieć wszystkie wydarzenia, które zaszły w związku z eksploatacją bocznicy i mające wpływ na ciągłość funkcjonowania bocznicy, bezpieczeństwo ruchu i pracy tj. zderzenie taboru z taborem, wykolejenie lokomotywy lub wagonu, uszkodzenie taboru spowodowanego zderzeniem, starciem, najechaniem lub wykolejeniem, uszkodzenie rozjazdów, torów, kozłów oporowych, urządzeń na przejeździe drogowym, pożar taboru kolejowego, ofiar w ludziach tj. pracowników związanych z obsługą bocznicy, przewoźnika lub osób postronnych w związku z ruchem taboru na bocznicy.
2. W razie zaistnienia wypadku kolejowego na torach bocznicy, w którym uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu tabor przewoźnika lub uszkodzono urządzenia właściciela bocznicy pozostające w związku z jazdą taboru oraz jeżeli o spowodowanie wypadku podejrzani są pracownicy przewoźnika albo też pracownicy PKP S.A. są ofiarami wypadku ustawiacz obowiązany jest niezwłocznie powiadomić kierownika transportu na bocznicy, który z kolei powiadamia dyrektora ds. technicznych Spółki oraz dyżurnego ruchu PKP PLK S.A stacji Nakło nad Notecią.
3. Zgłaszając wypadek kolejowy należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki; brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia
4. Nadzorujący manewry kierownik transportu na bocznicy, lub inny pracownik bocznicy, który otrzymał zgłoszenie wypadku powinien wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli w wyniku wypadku są ofiary w ludziach. Wezwać straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i medycznego, a w szczególności w przypadku:
   - Uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
   - Pożaru lub wybuchu,
5. Powiadomić policję państwową,
6. Za zabezpieczenie miejsca wypadku przez ustawienie tarczy D1 i nastawienie zwrotnic w położenie uniemożliwiające jazdę w kierunku miejsca wypadku odpowiedzialny jest ustawiacz użytkownika bocznicy.
7. Decyzję o wstawieniu taboru na tor podejmuje dyrektor ds. technicznych MAJKOLTRANS po uzgodnieniu tego z przewodniczącym komisji wypadkowej.
8. Dochodzenia w sprawach wypadków oraz tryb postępowania przy wypadkach kolejowych określa Rozporządzenie Ministra transportu z dnia 30 kwietnia 2007 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych /Dz.U. z 2007 roku nr 89 poz. 593, z późniejszymi zmianami. Do czasu przybycia komisji nie wolno usuwać skutków wypadku ani zacierać śladów wypadku.
9. Wykolejony próżny wagon nie może być użyty do załadunku towaru przed zbadaniem go przez rewidenta taboru, natomiast wykolejony wagon ładowny po zbadaniu przez rewidenta taboru powinien być rozładowany na torach bocznicy i wysłany zgodnie z dyspozycją rewidenta taboru.
10. Przedstawiciele przewoźnika biorący udział w pracach komisji powypadkowej wspólnie z przedstawicielami bocznicy zdecydują czy wykolejony lub uszkodzony tabor może być wstawiony na tor środkami posiadacza bocznicy, czy też należy zażądać pociągu ratunkowego.
11. Winni zatajenia (nie zgłoszenia) wypadku podlegają odpowiedzialności służbowej i karnej, ponieważ ukrycie wypadku może doprowadzić, w następstwie uszkodzenia taboru, do groźnej w skutkach katastrofy.

Ochrona przeciwpożarowa

1. Na terenie bocznicy należy zwracać szczególną uwagę na zachowanie zasad bezpieczeństwa przeciwpożarowego, które winni znać wszyscy pracownicy zatrudnieni przy obsłudze bocznicy.
2. Pracownicy zatrudnieni na bocznicy powinni być przeszkoleni z zakresu zagadnień przeciwpożarowych.
3. Szczegółowy sposób postępowania w razie zaistnienia pożaru zawarty jest w regulaminie ochrony zakładu, z treścią, którego powinni być zaznajomieni wszyscy pracownicy bocznicy.
4. Podręczny sprzęt gaśniczy znajduje się na lokomotywach manewrowych.
5. Na terenie zakładu rozmieszczona jest sieć hydrantów do czerpania wody gaśniczej.
6. W razie zaistnienia pożaru powiadomienia dokonuje się za pomocą syreny alarmowej, której przyciski znajdują się w każdej hali,
7. W razie zaistnienia pożaru w wagonach, budynkach itp. należy podawać lub spowodować podawanie sygnału „Pożar, powiadomić natychmiast straż pożarną oraz pozostałe odpowiedzialne za bezpieczeństwo zakładu komórki organizacyjne i służby zakładu.
8. W razie potrzeby należy oddalić palący się tabor od innych wagonów lub budynków zagrożonych pożarem, zrobić miejsce dla przejazdu wozów strażackich do miejsca pożaru lub doprowadzić palący się tabor pod hydrant i wstrzymać ruch manewrowy obok miejsca pożaru, a nawet w razie potrzeby i w miarę możliwości w porozumieniu z dyżurnym ruchu PKP PLK SA stacji Nakło nad Notecią wagony w których zaistniał pożar wciągnąć poza teren zakładu, lub ewakuować wagony niepalące.
9. POLSKIE MŁYNY S.A. posiadają własne wewnętrzne instrukcje i procedury w zakresie ochrony p-poż. z którymi każda osoba podejmująca pracę na terenie Zakładu powinna się zapoznać.

XIII. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ Z TORAMI KTÓREGO BOCZNICA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ KOLEJOWĄ

1. Pogotowie Ratunkowe - 999 (112)
2. Straż Pożarna - 998 (112)
3. Policja Państwowa - 997 (112)
4. Dyżurny ruchu PKP stacja Nakło nad Notecią - 52 518 36 83
5. Ochrona zakładu (brama wjazdowa) - 52 327 84 84
6. Kierownik Elewatora POLSKIE MŁYNY S.A. - 0-721 155 255
7. Kierownik Transportu na bocznicy MAJKOLTRANS - 0-605-892-003
8. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona oraz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę kolejową.

Lp.	Adres	Jednostka służbowa	Stanowisko	Telefon
1	ul. Zygmunta Augusta 1; Bydgoszcz	Zakład Linii Kolejowych BYDGOSZCZ	Dyspozytor Zakładowy	**58 721 XX XX**
2	GDAŃSK	PKP Centrum Kierowania Ruchem GDAŃSK	Dyspozytor Planowania	**58 721 50 53**
3	GDAŃSK	PKP Centrum Kierowania Ruchem GDAŃSK	Dyspozytor Koordynator	**58 721 50 53**
4	GDANSK	PKP Centrum Kierowania Ruchem GDAŃSK	Dyspozytor Liniowy	**58 721 33 23**
5	ul. Paczkowska 26 ; WROCŁAW	MAJKOLTRANS Sp. z o.o.	Dyspozytor Zakładowy	691 815 999
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				

XIV. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

1. Niniejszy Regulamin obowiązuje od dnia zatwierdzenia przez Prezesa MAJKOLTRANS Sp. z o.o we Wrocławiu.
2. Z postanowieniami Regulaminu winni być dowodnie zapoznani wszyscy pracownicy zatrudnieni na terenie bocznicy oraz brygady za i wyładowcze /w zakresie dotyczących ich rozdziałów/.
3. Regulamin winien być utrzymany w stanie aktualnym, za co odpowiedzialny jest kierownik transportu na bocznicy. Wszelkie poprawki i uzupełnienia powinny być wprowadzone kolejno zarządzeniami Prezesa Spółki, które powinni przyjąć do wiadomości za podpisem wszyscy zainteresowani pracownicy transportu i spedycji, po uprzednim uzgodnieniu ich treści z PKP PLK S.A, po czym wpisuje się je do skorowidzu mian i uzupełnień niniejszego regulaminu. Zmiany powinny być dokonane we wszystkich egzemplarzach regulaminu.
4. Przyjęcie postanowień regulaminu oraz zmian do tego regulaminu przez wszystkich pracowników bocznicy winno być odnotowane w dz. XVIII w egzemplarzu nr 1 kierownika transportu na bocznicy.
5. Regulamin opracowano w 7 jednobrzmiących egzemplarzach a ich przeznaczenie jest następujące:

- Egz. Nr 1 – Kierownik transportu na bocznicy,
- Egz. Nr 2 – Dyrektor MAJKOLTRANS Sp. z o.o.
- Egz. Nr 3 – Ustawiacz bocznicy,
- Egz. Nr 4 - PKP PLK S.A.- Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy,
- Egz. Nr 5 - PKP PLK S.A.- Dyżurny ruchu PKP PLK S.A. stacja Nakło nad Notecią,
- Egz. Nr 6 – POLSKIE MŁYNY S.A.
- Egz. Nr 7 – Archiwum

XV. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ WNIESIONYCH DO REGULAMINU PRACY TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY

Nr poz.	Nr str.	Zmiana dotyczy	Przyczyna wprowadzenia	Data ważności	Podpis wprowadzającego	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7

XVI. WYKAZ PRACOWNIKÓW KTÓRZY PRZYJĘLI DO WIADOMOŚCI POSTANOWIENIA REGULAMINU

L.P.	Imię i nazwisko	Stanowisko	Podpis
1	2	3	4
1	Wolak Wojciech	Ustawiacz	
2	Janusz Pachuta	Ustawiacz	
3	Mikołajczyk Lesek	Maszynista	
4	Kuczyński Rafał	Maszynista	Kuczyński
5.	Zbigniew Pryfulski	M I	

XVII. ZAŁĄCZNIKI

1. **Plan sytuacyjny bocznicy**

PLAN

SYTUACYJNY

BOCZNICY KOLEJOWEJ

NORMALNOTOROWEJ

SKALA 1 : 500

POLSKIE MŁYNY S.A.

01 – 303 Warszawa ul. Połczyńska 97a

ELEWATOR NAKŁO

89 – 100 Nakło n/Notecią

ul. Młyńska 15

Wrzesień, 2015 r.

PLAN SYTUACYJNY
BOCZNICY KOLEJOWEJ
01 – 303 Warszawa ul. Połczyńska 97a
ELEWATOR NAKŁO
89 – 100 Nakło n/Notecią ul. Młyńska 15

Skala 1 : 500

OPIS TECHNICZNY

BOCZNICA ODGAŁĘZIA SIĘ ROZJAZDEM NR 250 W KM 233.186 SZLAKU NAKŁO n/NOTECIĄ – KCYNIA NA LINII NR 281 RELACJI OLEŚNICA - CHOJNICE

DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORÓW BOCZNICOWYCH – 1445,58 M

DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA TORÓW BOCZNICOWYCH - 571,19 M

DŁUGOŚĆ OGÓLNA TORÓW BOCZNICOWYCH NA TERENIE PKP – 73,44 M

STACJĄ TECHNICZNĄ I OBSŁUGUJĄCĄ BOCZNICĘ JEST STACJA PKP NAKŁO n/NOTECIĄ

OŚ STACJI NAKŁO N/NOTECIĄ – KM 235,135

ODLEGŁOŚĆ POCZĄTKU BOCZNICY OD OSI STACJI OBSŁUGUJĄCEJ – 1949 M

ODLEGŁOŚĆ PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO OD POCZĄTKU BOCZNICY – 255,47 M

PUNKT ZDAWCZO – ODBIORCZY ZNAJDUJE SIĘ NA MIĘDZYTORZU TORÓW NR 202 I NR 203 W KM 0,065.18 TORU NR 202 ORAZ W KM 0,054.94 TORU NR 203

URZĄDZENIA TECHNICZNE NA BOCZNICY – WAGA KOLEJOWA, ZSYPY

ZABEZPIECZENIE BOCZNICY – WK 201 NAŁOŻONA NA TOR NR 201 BĘDĄCY TOREM DOJAZDOWYM DO BOCZNICY UZALEŻNIONA KLUCZOWO Z ROZJAZDEM NR 250. KLUCZ NA NASTAWNI „ NK ”

Bocznica kolejowa POLSKIE MŁYNY S.A WARSZAWA ELEWATOR NAKŁO

WYKAZ TORÓW

Nr toru	nazwa toru i przeznaczenie	granica toru od do	Długość	Długość Użyteczna			Rodzaj		uwagi
			całkowita	od	do	(m)	szyny	podkłady podsypka	
201	dojazdowy komunikacyjny	PR 250 - PR 254	347,83	*	*	*	S42	drewno beton tłuczeń	NA TERENIE PKP - 73,44 m
202	zdawczo-odbiorczy ładunkowy	PR 251 - PR 256	323,26	UKR 252	UKR 255	215,33	S42	drewno beton tłuczeń	
203	zdawczo-odbiorczy ładunkowy	PR 252 - PR 257	337,31	UKR 253	UKR 256	202,99	S42	drewno beton tłuczeń	
203a	wyciągowy	PR 257 - K.OPOR	49,84	*	*	*	S42	beton tłuczeń	
204	trakcyjny	PR 253 - K.OPOR	61,71	UKR 253	PPP	18	S42	drewno tłuczeń	
205	komunikacyjny	PR 254 - PR 255	137,15	*	*	*	S42	drewno beton tłuczeń	
206	postojowy odstawczy	PR 257 - K.OPOR	188,48	UKR 257	PPP	134,87	S42	drewno tłuczeń	
		Suma	1445,58			571,19			NA TERENIE PKP - 73,44 m

Objaśnienia

PR początek rozjazdu (styk przediglicowy)
UKR ukres rozjazdu
K.OPOR kozioł oporowy
PPP początek poduszki piaskowej

Bocznica kolejowa POLSKIE MŁYNY S.A WARSZAWA
ELEWATOR NAKŁO

WYKAZ ROZJAZDÓW							
Nr rozjazdu	**rodzaj**	**typ**	**skos**	**promień**	**podrozjezdnice**	**podsypka**	**uwagi**
250	**zw.lewy**	S49	1:9	300	drewniane	tłuczeń	na terenie PKP S.A. własność i utrzymanie PKP PLK S.A.
251/252	**podw.jednostronny**	S42	1:9/1:10	190/180	drewniane	tłuczeń	na terenie Polskie Młyny SA
253	**zw.lewy**	S42	1:7,5	190	drewniane	tłuczeń	na terenie Polskie Młyny SA
254	**zw.lewy**	S42	1:9	205	drewniane	tłuczeń	na terenie Polskie Młyny SA rozjazd trwale unieruchomiony w kierunku toru nr 205
255	**zw.lewy**	S42	1:7,5	190	drewniane	tłuczeń	na terenie Polskie Młyny SA
256	**zw.lewy**	S42	1:7,5	190	drewniane	tłuczeń	na terenie Polskie Młyny SA
257	**zw.prawy**	S42	1:7,5	190	drewniane	tłuczeń	na terenie Polskie Młyny SA