

REGULAMIN BOCZNICY
DRAGONGAZ SP. Z O.O.

w Chróście Nyskiej
przy ul. Ogrodowej 1

zatwierdzony w dniu 02.11.2020r.
przez:

Prezesa Zarządu Dragongaz Sp. z o.o.

Cezarego Kwellę

SPIS TREŚCI

Regulaminu pracy boczniczy kolejowej

ROZDZIAŁ I

1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	4
1.1.	PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU	4
1.2.	CEL OPRACOWANIA REGULAMINU	4
1.3.	PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY	4
1.4.	ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	5
1.5.	UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓLUŻYTKOWNICY	5
1.6.	PRZEZNACZENIE BOCZNICY	6
1.7.	ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH	6
1.8.	ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH PKP PLK S.A.	6

ROZDZIAŁ II

2.	OPIS TECHNICZNY BOCZNICY	
2.1.	POŁOŻENIE BOCZNICY	7
2.2.	OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA	7
2.3.	LOKALIZACJA PUUNKTÓW ZDAWCZO – ODBIORCZYCH	7
2.4.	WYKAZ TORÓW BOCZNICOWYCH	8
2.5.	WYKAZ ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC	10
2.6.	URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	10
2.7.	KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	10
2.8.	PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH	11
2.9.	OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ	11
2.10.	PUNKTY ŁADUNKOWE	11
2.11.	URZĄDZENIA ŁADUNKOWE	12
2.12.	WAGI WAGONOWE	12
2.13.	BRAMY KOLEJOWE	12
2.14.	BUDOWLE I ICH SKRAJNIA	12
2.15.	PLACE SKŁADOWE I ZASIEKI	12
2.16.	SYGNAŁY. WSKAŹNIKI, TABLICE	13
2.17.	URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE	13
2.18.	TABOR KOLEJOWY	13
2.19.	ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI	13

ROZDZIAŁ III

3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA	14
3.1.	POŁOŻENIE BOCZNICY	14
3.2.	ZASADY JAZDY POCIĄGU BOCZNICOWEGO OD STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY	14
3.3.	ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY	15

ROZDZIAŁ IV

4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	
4.1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	16
4.2.	POSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ	16
4.3.	LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA	18
4.4.	MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH	18
4.5.	DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ	19
4.6.	OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH	19
4.7.	RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH	19
4.8.	RUCH LOKOMOTYWY UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA	19

ROZDZIAŁ V

5.	WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWRWEJ BOCZNICY	19
5.1.	PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWRWEJ	19
5.2.	MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWRWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	19
5.3.	DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ	20
5.4.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWRWYM	20
5.5.	SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW	20
5.6.	OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE	21
5.7.	OBSADA DRUŻYN MANEWRWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	21
5.8.	JAZDY MANEWRWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN	21
5.9.	DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWRWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOŁONYCH	22
5.10.	PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH, PODCIĄGAREK	22
5.11.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC	22
5.12.	GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE	22
5.13.	ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM	23

ROZDZIAŁ VI

6.	ORGANIZACJA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY	25
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWRWEJ	25
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ	25
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	26
6.4.	WAŻENIE WAGONÓW	27
6.5.	PRACA MANEWRWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH	27
6.6.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH	28

ROZDZIAŁ VII

7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH	29
7.1.	PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH	29
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH NA PUNKTY ZDAWCZO-ODBIORCZE	29
7.3.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWOŹNIKA	30
7.4.	POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZESYŁKACH	32

ROZDZIAŁ VIII

8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWÓZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	33
8.1.	CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	33
8.2.	POSTĘPOWANIE Z TOWREM NIEBEZPIECZNYM	33

ROZDZIAŁ IX

9.	NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY	42
9.1.	REMONTY, KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY	42

ROZDZIAŁ X

10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW	43
10.1.	KWALIFIKACJE, SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE	43
10.2.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO	43
10.3.	SZKOLENIE PRACOWNIKÓW, EGZAMINY, STOSOWNA DOKUMENTACJA	43

ROZDZIAŁ XI

11.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	45
11.1.	KIEROWANIE PRACĄ I SPRAWOWANIE NADZORU NAD WYKONYWANIEM PRACY MANEWRWEJ	45
11.2.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM	45

ROZDZIAŁ XII

12.	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI	49
12.1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	49
12.2.	POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O WYPADKU	50
	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU	50

ROZDZIAŁ XIII

13.	REGULACJE W ZAKRESIE FUNKCJONWANIA SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM OKREŚLAJĄCE ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW KOLEJOWYCH	52
------------	--	-----------

ROZDZIAŁ XIV

14.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW	55
14.1.	ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ. Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA	55
14.2.	PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICĘ	55

ROZDZIAŁ XV

15.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	56
15.1	ROZDZIELNIK REGULAMINU	56
15.2	OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEN W TREŚCI REGULAMINU	56
15.3	OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA	56

ROZDZIAŁ XVI

16.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEN TREŚCI REGULAMINU	57
------------	---	-----------

ROZDZIAŁ XVII

17.	ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU	58
17.1	ZAŁĄCZNIK NR 1 – WYKAZ PRACOWNIKÓW PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA	59
17.2	ZAŁĄCZNIK NR 2- KARTA CHARAKTERYSTYKI	60
17.3	ZAŁĄCZNIK NR 3 INSTRUKCJA STANOWISKOWA	65
17.4	ZAŁĄCZNIK NR 4 PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	66

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ I

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Niniejszy „Regulamin pracy boczniczy kolejowej” Rozlewni Gazu Płynnego Chróścina Nyska ul. Ogrodowa 1, 48-319 Chróścina Nyska zarządzanej przez Dragon Gaz Sp. z o.o. Wrocław ul. Kościelna 10, 52-314 Wrocław, zwany dalej w skrócie „Regulaminem Chróścina”, został sporządzony na podstawie postanowienia § 6 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji tekst jednolity (Dz. U. z 2015 r. poz 360 z późn. zm.)
2. Przy opracowaniu regulaminu uwzględniono przepisy obowiązującego prawa określone w :
 - 1) obwieszczeniu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez jej użytkownika (Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury Nr 3 z 26 lutego 2010, póź. Nr 8).
 - 2) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46),
 - 3) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie (Dz. U. z 2016 r. poz. 369).
 - 4) Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dz. U. 2020 poz.154).
3. W niniejszym „Regulaminie pracy boczniczy kolejowej” uwzględniono również postanowienia:
 - 1) Regulaminu technicznego stacji Nysa PKP PLK S.A..
 - 2) Planu sytuacyjnego boczniczy.
 - 3) Przepisy wewnętrzne użytkownika boczniczy, które zawierają postanowienia określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego w postaci pracy manewrowej na boczniczy, a także stosowane w tym celu zasady sygnalizacji na boczniczy kolejowej.

1.2. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Celem opracowania regulaminu jest określenie warunków technicznych, organizacyjnych, obsługi punktów zdawczo-odbiorczych, ładunkowych zapewniających bezpieczeństwo osób, taboru i ładunku podczas wykonywania i prowadzenia ruchu kolejowego oraz sprawnego wykonywania zadań na boczniczy.

1.3. PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY

Podstawą eksploatacji boczniczy jest:

1. Świadectwo Bezpieczeństwa nr 122/UK/20 wydane przez Urząd Transportu Kolejowego, które potwierdza zgodność do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na boczniczy.
2. Regulamin pracy boczniczy kolejowej Rozlewni Gazu Płynnego Chróścina Nyska zarządzanej

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

przez DragonGaz Sp. z o.o. Wrocław ul. Kościelna 10, 52-314 Wrocław .

1.4. ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU

1. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu pracy bocznicy kolejowej obowiązują wszystkich pracowników bezpośrednio i pośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego na bocznicy i pracowników przewoźników kolejowych obsługujących bocznice oraz pracowników podmiotów zewnętrznych, którym zlecane są obowiązki związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej bocznicy.
2. 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).
3. Regulamin pracy bocznicy kolejowej obejmuje zbiór zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji obsługującej na bocznice i odwrotnie , określający wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazujący sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznicy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno ruchowych wynikających z warunków miejscowych oraz pracy techniczno-ruchowej, manewrowej, ładunkowej, ekspedycyjno-przewozowej, utrzymania i konserwacji torów i urządzeń, BHP oraz innych, wynikających z warunków miejscowych na bocznicy kolejowej Rozlewni Gazu Płynnego Chróścina Nyska zwana dalej bocznica stacyjną ze względu na swoje bezpośrednie połączenie z torami PKP PLK S.A. toru stacyjnego Chróścina Nyska.

1.5. UŻYTKOWNIK BOCZNICY I WSPÓŁUŻYTKOWNICY

1. Bocznice użytkuje przedsiębiorstwo; **DragonGaz Sp. z o.o. Chróścina ul. Kościelna 10, 52-314 Wrocław.**
2. W dalszej treści Regulaminu bocznica Rozlewni Gazu Płynnego Chróścina Nyska będzie
określana skróconą nazwą „**Chróścina**”.
3. Stałych współużytkowników bocznicy nie ma.
4. Zgodę na współużytkowanie bocznicy wyraża posiadacz bocznicy i przedkłada deklarację na współużytkowanie zainteresowanym licencjonowanym przewoźnikom.
5. Droga kolejowa zabudowana na terenie bocznicy posiada **status bocznicy udostępnianej wraz z obiektem infrastruktury usługowej.**

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

1.6. PRZEZNACZENIE BOCZNICY

1. Bocznicą kolejową „Chróścina” przeznaczoną jest do:
 - 1) przyjmowania z sieci zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wszystkich rodzajów i serii wagonów ładowanych i próżnych;
 - 2) wyprawiania na sieć zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wszystkich rodzajów i serii wagonów ładowanych i próżnych ;
 - 3) podstawiania przyjętych wagonów na punkty ładunkowe bocznic i zabierania ich z tych miejsc;
 - 4) odbierania przesyłek wagonowych niezbędnych do działalności przedsiębiorstwa;
 - 5) ładowania towarów do podstawionych wagonów na punktach ładunkowych bocznic;
 - 6) rozładunku towarów z podstawionych wagonów na punkty ładunkowe;
 - 7) zdawania wagonów ładownych i próżnych przewoźnikom kolejowym;
 - 8) przyjmowania i wyprawiania taboru kolejowego oraz pociągów z i na sieć PKP PLK S.A.
 - 9) na bocznicę „Chróścina” są wykonywane prace ładunkowe z towarami niebezpiecznymi w rozumieniu Regulaminu dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID) i Zał. 2 do SMGS.

1.7 ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH

1. Użytkownik bocznic posiada własne wewnętrzne przepisy, zakres stosowania własnych przepisów obejmuje drogi kolejowe bocznic od punktu początku bocznic do punktu zakończenia bocznic .
 - 1) Przepisy wewnętrzne prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznic, które zawierają postanowienia określające warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego w postaci pracy manewrowej na bocznic, a także stosowane w tym celu zasady sygnalizacji na bocznic.
 - 2) Przepisy wewnętrzne utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznic, które zawierają postanowienia określające zasady i wymagania dotyczące utrzymania i konserwacji infrastruktury kolejowej na bocznic, warunki bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót torowych, zasad diagnostyki i możliwości zmiany układu torowego bocznic.
2. WYKAZ PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH.
 - 1) Instrukcja DG-1prowadzenia pracy manewrowej na bocznic Rozlewni Gazu Płynnego Chróścina Nyska.
 - 2) Instrukcja DG-2 o sygnalizacji na bocznic kolejowej Rozlewni Gazu Płynnego Chróścina Nyska.
 - 3) Przepisy DG-3 warunki techniczne utrzymania infrastruktury kolejowej zabudowanej na bocznic kolejowej Rozlewni Gazu Płynnego Chróścina Nyska .
 - 4) Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na bocznic kolejowej Rozlewni Gazu Płynnego Chróścina Nyska.
 - 5) Instrukcja postępowania przy przewozie transportem Kolejowym Towarów niebezpiecznych DG-4

1.8. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH PKP PLK S.A.

Użytkownik bocznic nie stosuje i nie korzysta z wewnętrznych przepisów i instrukcji PKP PLK S.A..

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ II

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY

2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY

1. Bocznicą kolejową „Rozlewnia Gazu Płynnego Chróścina Nyska” odgałęzia się w stacji Chróścina Nyska od toru nr 1 rozjazdem nr 101 w km 17,183 linii kolejowej nr 288 Nysa - Brzeg, zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

2.2 OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA

1. Bocznicą kolejową stanowi jeden okręg nastawczy.
2. Posterunku ruchu na i przy bocznicę nie ma.

2.3. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH

1. Punkty zdawczo- odbiorczy bocznicę zlokalizowany jest przy torze nr 402.
2. Miejsca punktów „zdawczych” i „odbiorczych” oznaczone są tablicą o wymiarach 60x40cm z obustronnymi napisami „Tor zdawczo-odbiorczy ”, zlokalizowanych:

-Tablica z napisem „Tor zdawczo - odbiorczy ” ustawiona po lewej stronie toru nr. 402 w km 0,280 kilometracji toru nr 401;

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

2.4. WYKAZ TORÓW BOCZNICOWYCH

1. Wykaz eksploatowanych torów bocznicowych i ich przeznaczenie.

WYKAZ TORÓW										
Nr toru	nazwa toru i przeznaczenie	granica toru od do	Długość		Długość Użyteczna		Rodzaj		poj. w wag. o dł. 17 m	uwagi
			całkowita	od	do	(m)	szyny	podkłady podsypka		
101	dojazdowy.	PR101-Ko	692	Km 0,168	UKR 401	470	49	drewno/tłuczeń	28	tor dzierżawiony przez spółkę Dragongaz od km 0,168 do KO
401	postojowy	PR401-Ko	379	UKR 402	Z-1	101	49	drewno/tłuczeń	6	tor dzierżawiony przez spółkę Dragongaz od styku przed-iglicowego rozjazdu nr 401 do km 0,103
402	zdawczo-odb.	PR 402 - Ko	149	UKR 402	Z-1	101	S49	drewno/tłuczeń	6	
SUMA			1220			672			40	

2. Wykaz eksploatowanych torów związanych z obsługą bocznic leżących poza bocznicą, które nie są utrzymywane przez użytkownika bocznic.

Nr toru/ rozjazdu	Przeznaczenie	Początek	Koniec	Uwagi.
1.	2.	3.	4.	51
Tor 101	Dojazdowy	PR 101	Wk 102	własność PKP PLK S.A.

1) Tor nr.101 od rozjazdu nr.101 do wykojownicy Wk102 jest w zarządzie i utrzymywany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3 Wykaz eksploatowanych rozjazdów i wykojownic PKP PLK S.A. związanych z obsługą

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓSCINA NYSKA

bocznicy leżących na gruncie i własność PKP PLK S.A.

WYKAZ							
101	Rz.	S 49	1: 9	190	drewno beton	Tłuczeń	rozjazd poza bocznica ,własność i utrzymywany przez PKP PLK S.A. odgałęziający bocznice, położony w torze nr.1
301	Rz.	S 49	1: 9	190	drewno	Tłuczeń	rozjazd poza bocznica ,własność i utrzymywany przez PKP PLK S.A. odgałęziający bocznice, położony w torze nr.101
	Wk 101						Wk 101 poza bocznica ,własność i utrzymywany przez PKP PLK S.A. położony w torze nr.101 stacji Chrościna Nyska
	Wk 102						Wk 102 poza bocznica ,własność i utrzymywanie przez PKP PLK S.A. , położony w torze nr.101 Stacji Chrościna Nyska..

1) Rozjazd zwyczajny nr.101 i 301 ,wykolejnica wk. 101 i wk. 102, własność i utrzymywany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Dane techniczne torów bocznicy (informacja ogólna)

- Tory bocznicy „Chrościna” zbudowane są z nawierzchni typu ciężkiego S49 na podkładach drewnianych , podsypkę stanowi tłuczeń,
- UKR-oznacza ukres rozjazdu
- Rz - oznacza rozjazd zwyczajny.
- PR – początek rozjazdu
- Ko - oznacza koziół oporowy

4. Parametry techniczne torów bocznicy.

- Tor nr 101
na długości 149 m znajduje się w wniesieniu 0,50%
- Tor nr 401
na długości 54 m znajduje się na wniesieniu 2,40 ‰
na długości 85 m znajduje się na wniesieniu 3,40 ‰
na długości 85m znajduje się na wniesieniu 11,60 ‰
na długości 155 m znajduje się na wniesieniu 0,50 ‰
- Tor nr 402
na długości 149 m znajduje się w wniesieniu 0,50%

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

2.5. WYKAZ ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC BOCZNICY

1. Rodzaje, typy i parametry techniczne dotyczące eksploatowanych bocznicych rozjazdów.

Nr	Rodzaj	Typ	R	Skos	Podrozezdnice	Podsypka	Uwagi
2.	3.	4.	5.	6.	7.	8	9
401	Rz lewy	S49	190	1:9	drewniane	tluczeń	<i>dzierżawiony i utrzymywany przez spółkę Dragongaz</i>
402	Rz lewy	S49	190	1 :9	drewniane	tluczeń	

2. Rodzaje - typ wykolejnic eksploatowanych na bocznicy.

Na terenie użytkownika bocznicy „Chróścina” nie są zabudowane i nie są eksploatowane wykolejnice.

3. Zasadnicze położenie, sposób obsługi (nastawiania), uzależnienia rozjazdów i wykolejnic.

Numer rozjazdu wykolejnicy	Położenie rozjazdu wykolejnicy	Sposób przestawiania	Przystosowanie zwrotnicy/wykolejnicy do lokalnego nastawiania tak lub nie	Wyposażenie rozjazdu wykolejnicy w latarnię	Klucz czynny znajduje się
401	na tor nr 401	ręcznie	nie	nie	<i>dzierżawiony i utrzymywany przez spółkę Dragongaz</i>
402	na tor nr 401	ręcznie	nie	nie	

4. Układ torowy bocznicy z uwzględnieniem punktów ładunkowych oraz innych urządzeń infrastruktury kolejowej został przedstawiony na planie sytuacyjnym bocznicy stanowiącym Załącznik Nr 1 do niniejszego Regulaminu.

2.6.URZDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

1. Na bocznicy nie ma sygnalizacji świetlnej i sygnalizatorów.
2. Na bocznicy nie ma urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym :
3. Zabezpieczeniem przed nieuzgodnionymi wyjazdami z bocznicy na tory zarządcy linii kolejowej PKP PLK S.A. „jest nastawienie rozjazdu nr 401 i zamknięcie zamkiem trzpieniowym na tor nr 101 zakończony kołem oporowym oraz wykolejnicy wk 101 i wk102 w położenie („wykolejnica na torze” sygnał Z1wk”Stój”) i zamknięcie wykolejnicy w tym położeniu zamkiem wykolejnicy, uzależnionym z zamkiem zwrotnicy rozjazdu nr.301.
4. Zależność na drodze kluczowej pomiędzy zamkami wykolejnicy i zamkami zwrotnicowymi rozjazdów wskazana jest w regulaminie technicznym stacji Nysa zarządcy PKP PLK S.A.
wk 101 własność i utrzymanie PKP PLK S.A.(poza bocznica).
wk 102 własność i utrzymanie PKP PLK S.A.(poza bocznica).

2.7. KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE

1. Kolejowych obiektów inżynierskich na bocznicy nie ma.

2.8. PRZEJAZDY KOLEJOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

1. W torze nr. 101 dojazdowym do bocznicy na km. 0,532 kilometracji bocznicowej toru dojazdowego nr 101 znajduje się przejazd niestrzeżony kat. „D” z drogą kołową w miejscowości Chróścina Nyska .
 - Dojazdy z obu stron przejazdu z drogi kołowej oznakowane są znakami drogowymi
 - A9 „przejazd kolejowy bez zapór”
 - G1a-c „słupki wskaźnikowe”
 - G3 „Krzyż Św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym”
 - Dojazdy z obu stron przejazdu z toru nr.101(dojazdowego) oznakowane są wskaźnikami –
wskaźnik ostrzegania W 6a
 - Miejsce ustawienia znaków drogowych i wskaźnika ostrzegania wskazano w metryce przejazdu.
2. Na terenie bocznicy na km. 0,140, kilometracji bocznicowej toru nr 401 znajduje się przejazd niestrzeżony kat. „D” z drogą kołową miejscową.
 - Dojazdy z obu stron przejazdu z drogi kołowej oznakowane są znakami drogowymi
 - G3 „Krzyż Św. Andrzeja ”przed przejazdem kolejowym jednotorowym.
 - Miejsce ustawienia znaków drogowych i wskaźnika ostrzegania wskazano w metryce przejazdu.

2.9. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

- 1 Bocznica jest oświetlona lampami na słupach rozmieszczonych na terenie całej bocznicy;
Nadzór nad stanem i prawidłowym oświetleniem sprawuje elektryk zakładowy.
2. Oświetlenie terenu bocznicy włączane i wyłączane jest przez wyłączniki czasowe.
3. Tor dojazdowy nr 401 bocznicy kolejowej „Chróścina” jest nieoświetlony.
4. Oświetlenie zewnętrzne torów bocznicy musi być bezwzględnie włączone w porze ciemnej lub w warunkach ograniczonej widzialności na czas wykonywania pracy manewrowej .

2.10. PUNKTY ŁADUNKOWE

L.p.	Nazwa punktu	Miejsce usytuowania przeznaczenie
1.	Place składowe	Przy torze nr 402 znajdują się zbiorniki do magazynowania gazów płynnych oraz ;nalewaki umieszczone przy torze nr.402 w km.0,058; km.0,081 i km.0,104
2.	Magazyny	Podręczne magazyny znajdują się w siedzibie bocznicy.

Opróżniania cystern kolejowych z gazem płynnym (propan, propan-butan) dokonywane jest w 3 stanowiskach rozładunku z których gaz jest transportowany do zbiorników o pojemnościach 108 i 200 m³ przy użyciu rurociągów technologicznych .

2.11. URZĄDZENIA ŁADUNKOWE

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

1. Przy punktach ładunkowych użytkownik bocznicy używa urządzeń ładunkowych do opróżniania wagonów cystern typu; UNO, urządzenie do napełniania i opróżniania cystern kolejowych.
2. Obsługa urządzenia do opróżniania lub napełniania cystern kolejowych z gazem płynnym (propan, propan-butan) ma zastosowanie dla 3 stanowisk rozładunku z których gaz jest transportowany przy użyciu rurociągów technologicznych do zbiorników magazynowych o pojemnościach 108 i 200 m³
3. Na czas wolny od pracy, urządzenia ładunkowe do opróżniania lub napełniania wagonów cystern powinny być unieruchomione i zabezpieczone przed uruchomieniem przez osoby nieupoważnione. Zabezpieczenia dokonuje i odpowiedzialność ponosi operator (magazynier) przydzielonego do obsługi urządzenia UNO.

2.12. WAGI WAGONOWE

1. Na terenie bocznic kolejowej „Chróścina” nie ma wagi wagonowej.

2.13. BRAMY KOLEJOWE

1. Nad torem 401 bocznic w km 0,149 tego toru znajduje się brama kolejowa ograniczająca przed wstępem osób postronnych na teren zakładu. Brama w położeniu zasadniczym jest zamknięta i osygnalizowana sygnał zamknięcia toru Z-1 „STÓJ” na skrzydłach bram z obu stron.
2. Przed przejazdem składem manewrowym ustawiacz winien upewnić się, że skrzydła bramy zostały prawidłowo otwarte i zabezpieczone przed samoczynnym zamknięciem.
3. Skrzydła bramy wjazdowej, zabudowanych na bocznic, dwustronnie oznakowano sygnał zamknięcia toru Z-1 „STÓJ”.

2.14. BUDOWLE I ICH SKRAJNIA

1. Na terenie bocznic w obrębie jej torów zlokalizowane są obiekty budowlane mieszczące się w granicach skrajni o parametrach typu A wg PN-69K-02057, oraz na bocznicę mogą być podstawiane pojazdy kolejowe o skrajni taboru typu A i B wg PN-70/K-02056 Wytycznych UIC oraz przepisów wewnętrznych utrzymania nawierzchni kolejowej na bocznic. Na bocznic skrajnik nie występuje.
2. Przesyłki wagonowe z przekroczoną skrajnią nie są przyjmowane i wysyłane na i z bocznic kolejowej „Chróścina”.

2.15. PLACE SKŁADOWE. RAMPY. MAGAZYNY

1. Na terenie bocznic zlokalizowane są zbiorniki przy torze nr 402 po lewej stronie toru, przeznaczone do magazynowania gazów płynnych o pojemnościach 108 i 200 m³.
2. Ramp czołowych w pobliżu lub wzdłuż torów bocznic kolejowa nie posiada.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

2.16. SYGNAŁY. WSKAŹNIKI I TABLICE

1. Na terenie bocznicy semaforów, tarcz zaporowych i manewrowych nie ma.
2. Na terenie bocznicy znajdują się sygnały zamknięcia toru „Z1” „Stój”, zlokalizowane na:
 - 1) przed kozłami oporowymi stanowiącymi zakończenie torów nr 401 i 402;
 - 2) na skrzydłach bramy wjazdowej, ogrodzenia w torze nr 401;
3. Wskaźniki „W -17”(tzw. słupek ukresowy) oznaczające granicę bezpiecznego pozostawiania taboru na torach, znajdują się w miejscu zbiegania się torów.
4. Na zwrotnicach rozjazdów umieszczone są wskaźniki zwrotnicowe „W” oznaczające kierunek jazdy przez przestawianą zwrotnicę rozjazdu w postaci tarczy nieoświetlonej w porze ciemnej.
5. Tablice z napisem punktów „zdawczych” i „odbiorczych” ustawione są:
 - 1) Po lewej stronie toru nr 402 tablica obustronnymi napisami „Tor odbiorczy -odbiorczy”
6. Dojazdy z obu stron przejazdu z toru nr. 101 oznakowane są wskaźnikami ;
– wskaźnik ostrzegania W 6a

2.17. URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE

1. Użytkownik bocznicy do prac związanych z wykonywaniem manewrów na torach bocznicowych wykorzystuje pojazd trakcyjny licencjonowanego przewoźnika kolejowego, który obsługuje bocznice na podstawie oddzielnej umowy.
2. Bocznicą nie posiada i nie eksploatuje własnych pojazdów kolejowych.

2.18. TABOR KOLEJOWY

1. Bocznicą nie posiada i nie dzierżawi taboru kolejowego.

2.19. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

1. Bocznicą posiada łączność telefoniczną ogólnoużytkową.
2. Bocznicą nie posiada radi łączności.
3. W czasie obsługi bocznicy i wykonywania pracy manewrowej przez przewoźnika kolejowego, stosowana jest radi łączność manewrowa tego przewoźnika.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ III

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

3.1. POŁOŻENIE BOCZNICY

1. Bocznicą kolejową „Chróścina” jest bocznicą stacyjną, położoną w stacji Chróścina Nyska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A linii kolejowej nr 288 Nysa - Brzeg .
2. Bocznicą kolejową „Chróścina” odgałęzia się od toru nr.1 rozjazdem zwyczajnym nr 101 w km.17,183 linii kolejowej nr.288 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Początek boczniccy położony jest na w torze nr 101 w km 0,168, kilometracji toru nr 101 .
4. Początek drogi kolejowej zarządzanej przez „DragonGaz” , położony jest w torze nr.101 w km.0.168 kilometracji toru nr. 101, stanowiący punkt styku dróg kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. a bocznicą zarządzaną przez DragonGaz Sp. z o.o. Wrocław.
5. Punkt końcowy boczniccy usytuowany jest na zakończeniu toru nr 101.401 i nr 402 zabudowany kozłem oporowym

3.2. WARUNKI JAZDY POCIĄGU OD STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Bocznicą stacyjną „Chróścina” jest w stacji Chróścina Nyska zamkniętej pod względem techniczno – ruchowym leżącej na linii kolejowej nr.288 Nysa – Brzeg, obsługiwana jest ze stacji Nysa Szczegółowe zasady obsługi boczniccy szlakowej regulują odpowiednie postanowienia Instrukcji o prowadzeniu pociągów oraz Regulaminu Technicznego stacji Nysa zarządzanych przez PKP PLK S.A.
2. Zwrotnice do obsługi boczniccy zamknięte na zamki zwrotnicowe : Wk101+(101+) oraz Wk102+, 401+,
3. Klucze zamka wykolejniccy Wk101+ i Wk102+ i zamka 401+ są utwierdzone w zamku elektromagnetycznym szafy aparatuwej kontenera.
4. Szafa aparatuwa kontenera zlokalizowana w km 17,710 linii kolejowej nr 288 PKP PLK S.A.
5. Otwarcie kontenera dokonuje kierujący manewrami przewoźnika po wprowadzeniu „HASŁA”(pin).
6. Zamek elektromagnetyczny utwierdzonych kluczy zwrotnicowych do obsługi boczniccy jest zwalniany(sterowany) ze stacji Nysa (z nastawni dysponującej „Ns”).
7. Otwarcie zamka elektromagnetycznego umożliwia pobranie kluczy zamka wykolejniccy Wk101+;Wk102+; i zamka 401+.
8. **Warunki, wjazdu pociągu do obsługi boczniccy „Chróścina”ze stacji Nysa:**
 - a. Gotowości pociągu do obsługi boczniccy zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Nysa, kierujący manewrami przewoźnika kolejowego, informacje przekazuje ustnie lub przy pomocy urządzeń radio-telefonicznych,
 - b. Dyżurny ruchu stacji Nysa dokonuje uzgodnienia z dyżurnym ruchu LCS OZ wjazdu pociągu” ze stacji Nysa do obsługi boczniccy „Chróścina”,
 - c. otrzymanie polecenia (rozkaz pisemny „S” na jazdę do boczniccy dla drużyny manewrowej,
 - d. wjazd ze stacji Nysa na sygnał zastępczy i rozkaz pisemny „S”,
 - e. zwolnione utwierdzenie zamków elektromagnetycznych na boczniccy „Chróścina”,
 - f. wjazd ze stacji Nysa na sygnał zastępczy i rozkaz pisemny „S”.
9. Ruch kolejowy między stacją Chróścina Nyska a punktem zdawczo-odbiorczym boczniccy „Chróścina” prowadzi się na zasadzie jazdy manewrowej.
10. Obsługa boczniccy może odbywać, gdy zostały spełnione warunki na terenie boczniccy:
 - 1) zachowane zostały układy we wszystkich rozjazdach na drodze dojazdu do boczniccy;
 - 2) na torze dojazdowym nr 101 oraz torach zdawczo-odbiorczych nr 401 i 402 boczniccy nie są prowadzone żadne roboty i nic nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i taboru;

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

- 3) drużyna manewrowa przewoźnika podstawiającego tabor kolejowy na tory zdawczo - odbiorcze została powiadomiona o sytuacji eksploatacyjnej na punkcie zdawczo-odbiorczym

3.3. ZASADY JAZDY POCIĄGU OD STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Wjazd/wyjazd na i z toru szlakowego są podawane sygnały zezwalające przez dyżurnego ruchu stacji **Nysa PKP PLK S.A.**, zezwolenia zgodnie z postanowieniem RT stacji Nysa. Informacje są przekazywane ustnie lub przy pomocy urządzeń radio-telefonicznych.
2. Przed wyjazdem składu manewrowego ze stacji **Nysa** do obsługi bocznicy kierujący manewrami przewoźnika kolejowego pobiera rozkaz pisemny „S” od dyżurnego ruchu stacji Nysa .
3. Po dojeździe składu pociągu do stacji Chróścina Nyska kierujący manewrami zatrzymuje skład pociągu przed stykiem przed iglicowym rozjazdu nr 101.
4. Kierujący manewrami przewoźnika obsługującego bocznice powiadamia użytkownika bocznicy o jej obsłudze i uzgadnia z nim zakres i zasady jej obsługi.
5. Kierujący manewrami udaje się do szafy aparaturowej(kontenera), otwarcie kontenera następuje po wprowadzeniu hasła(pin) przez kierującego manewrami przewoźnika kolejowego.
6. Po otwarciu kontenera dyżurny z nastawni dysponującej „Ns” stacji Nysa daje zgodę na zwolnienie klucza w zamku elektromagnetycznym dla bocznicy Chróścina .
7. Kierujący manewrami przewoźnika pobiera uwolniony klucz z zamka elektromagnetycznego i wkłada go do zamka trzymającego pod zamknięciem klucze zamków zwrotnicowych na bocznicy po . Klucze od zamków zwrotnicowych zostają uwolnione.
8. Pobranym kluczem zwrotnicowym 401+ otwiera zamkniętą zwrotnicę rozjazdu nr 401 i nastawia ją w położenie do jazdy na tor nr 101(do jazdy na wprost).
9. Następnie udaje się do Wk 102 pobranym kluczem zamka wykolejnicy otwiera zamek wykolejnicy Wk102+(plus) i uchyla zamknięcie wykolejnicy. Po zdjęciu wykolejnicy z toru, uwolnionym z zamka wykolejnicy drugim kluczem, zamyka ją w tym położeniu. Następnie kierujący manewrami sprawdza nastawienia rozjazdu nr 301 (nastawienie zasadnicze do jazdy na wprost)
10. Następnie udaje się do Wk 101 pobranym kluczem zamka wykolejnicy otwiera zamek wykolejnicy Wk101+(plus) i uchyla zamknięcie wykolejnicy. Po zdjęciu wykolejnicy z toru, uwolnionym z zamka wykolejnicy drugim kluczem, zamyka ją w tym położeniu, pobiera uwolniony klucz do zamka ryglowego zwrotnicy rozjazdu nr 101, otwiera zamek ryglowy zwrotnicy rozjazdu nr 101 i przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 101, , w położenie dla jazdy na tor nr 101
11. Po sprawdzeniu prawidłowości nastawienia drogi przebiegu oraz czy nie ma przeszkód do jazdy ustawiacz przewoźnika podaje sygnał do jazdy.
12. W torze nr 101 po minięciu ostatniego wagonu ostatnią ośią kierujący manewrami zatrzymuje za stykiem przed iglicowym rozjazdu nr 401.
13. kierujący manewrami lub na jego polecenie manewrowy i przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 401, w położenie dla jazdy na tor nr 401 do obsługi bocznicy.
14. Po sprawdzeniu prawidłowości nastawienia drogi przebiegu oraz czy nie ma przeszkód do jazdy ustawiacz przewoźnika podaje sygnał do jazdy.
15. Wyjazd z bocznicy po jej obsłudze na dojazdowy komunikacyjny tor stacji Chróścina odbywa się po spełnieniu i wykonaniu czynności przez kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika w sposób następujący:
 - 1) po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do jazdy i o prawidłowym nastawieniu drogi przebiegu ustawiacz przewoźnika podaje sygnał do wyjazdu z bocznicy za styk przed iglicowy rozjazdu nr 401;
 - 2) po wyjeździe składu pociągowego za styk przed iglicowy rozjazdu nr 401, przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 401 do położenia na tor nr 101.
 - 3) po wyjeździe składu pociągowego za styk przed iglicowy rozjazdu nr 101, przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 101 do położenia zasadniczego i zamyka zamek ryglowy zwrotnicy tego rozjazdu kluczem wyjmując go z zamka, kluczem wyjętym z zamka ryglowego zwrotnicy rozjazdu nr 101

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

- otwiera zamek wykojownicy Wk 101 i po nastawieniu wykojownicy w położenie „stój, wykojownica na torze” zamyka zamek wykojownicy w tym położeniu i wyjmuje klucz;
- 4) Wykojownicy Wk 102 i po nastawieniu jej w położenie „stój, wykojownica na torze” zamyka zamek wykojownicy w tym położeniu i wyjmuje klucz;
 - 5) Nastawia zwrotnice rozjazdu nr 401 do położenia zasadniczego i zamyka na zamek trzpieniowy.
 - 6) Po obsłudze boczniczy klucze od zwrotnic wkładane są do zamków w szafce, przez co uwolniony zostaje klucz od zamka elektromagnetycznego. Następnie wkłada go do rejestru zamka elektromagnetycznego i przekręca, co powoduje że klucza ponownie nie można z zamka wyciągnąć. Stan taki w formie informacji, przekazywany jest do stacji Nysa. że klucz jest w zamku elektromagnetycznym i jest uniemożliwione jego wyciągnięcie.
 - 7) po zatrzymaniu składu pociągowego w torze szlakowym przed semaforem wjazdowym do stacji Nysa dyżurny ruchu tej stacji zezwala na wjazd składu pociągowego na tory PKP PLK S.A. zgodnie z postanowieniem Regulaminu Technicznego stacji Nysa.

ROZDZIAŁ IV

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę powiadamia kierownika rozlewni gazu użytkownika boczniczy „Chróścina” o jej obsłudze .
2. Kierujący manewrami powinien uprzedzić drużynę manewrową i trakcyjną o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.
3. Przetaczanie wagonu z towarami niebezpiecznymi może odbywać się z szybkością nie przekraczającą 5 km/h, a dojazd do stojącego taboru oraz przejazd obok miejsc niebezpiecznych z prędkością ograniczoną do 3 km/h.
4. Tabor wymagający zachowania szczególnej ostrożności podczas przetaczania nie powinien zderzyć się z innym taborem i przy dojeżdżaniu powinien być przed nim zatrzymany a następnie dosunięty. Wagonów z przekroczoną skrajnią nie wolno odrzucać ani staczać innego taboru na te wagony.
5. Dopiero po upewnieniu się o spełnieniu wszystkich w/w warunków zapewniających bezpieczeństwo wykonania pracy, ustawiacz przewoźnika może podać sygnał do rozpoczęcia wykonania ruchów manewrowych, dla wykonania określonej pracy.
6. Po torach boczniczy kolejowej „Chróścina ” mogą kursować wszystkie rodzaje wagonów, nie ma ograniczeń w rozstawie skrajnych osi wagonów, największy dopuszczalny nacisk osi na szyny boczniczy kolejowej wynosi 196kN .
7. Wymagana masa hamująca składów manewrowych nie może być mniejsza niż 9%.
8. Jednorazowo na tor zdawczo-odbiorczy nr 402 można podstawić 6 wagonów czteroosiowych.
10. W przypadku, gdy na stacji kolejowej Chróścina Nyska znajduje się więcej wagonów niż można podstawić na tor zdawczo-odbiorczy nr 402, pozostałe wagony kierownik manewrów przewoźnika kolejowego może podstawić na tor dojazdowo-postojowy nr 401 – jeżeli jest wolny, a w razie znajdowania się na tym torze wagonów do zabrania należy najpierw zabrać wagony z tego toru.
11. Szczególną ostrożność należy zachować przy przetaczaniu wagonów z przesyłkami niebezpiecznymi przez przejazdy drogowe znajdujące się w torze nr.101 oraz torze nr.401 oraz na terenie boczniczy, w trakcie przejazdu wagonów obok urządzeń technicznych, usytuowanych po lewej stronie toru nr.402 (nalewaki i zbiorniki do magazynowania gazu płynnego).

4.2. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICE

1. Obsługa boczniczy przez przewoźnika dokonywana jest zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego obsługującej bocznicę stacji PKP PLK S.A. Nysa, niniejszego regulaminu pracy boczniczy kolejowej, obowiązującego rozkładu jazdy pociągów i planu obsługi boczniczy.
2. Obsługa boczniczy przez przewoźnika może być dokonywana o każdej porze doby zgodnie z opracowanym rozkładem jazdy pociągów, planem obsługi boczniczy.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

3. Na tory bocznicowe mogą być podstawiane wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących po liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.
4. Kierownikiem manewrów w czasie dokonywania obsługi bocznic przez przewoźnika jest ustawiacz przewoźnika.
5. Maksymalna pojemność torów zdawczo-odbiorczych bocznic kolejowej „Chróścina” wynosi 12 wagonów czteroosiowych.
6. W trakcie obsługi bocznic przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego, ustawiacz przewoźnika obowiązany jest porozumieć się i ściśle współpracować z kierownikiem rozlewni gazu płynnego Chróścina, celem zapewnienia sprawnej i bezpiecznej obsługi bocznic.
7. W czasie obsługi torów punktu zdawczo-odbiorczego bocznic kolejowej „Chróścina” do obowiązku drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego należy przekładanie w wymagane położenie zwrotnicy rozjazdu nr 402, sprzęganie i rozprzęganie taboru oraz zabezpieczanie przed zbiegnięciem wagonów podstawionych i usuwanie zabezpieczenia z pod wagonów zabieranych.
8. Wagony odstawione na tor nr 402 do zabrania przez przewoźnika kolejowego powinna odpowiednio sprzęgnąć ze sobą sprzęgami cięglowymi i połączyć sprzęgami hamulca zespolonego.
9. Na torach zdawczo-odbiorczych bocznic „Chróścina” stosuje się płozy hamulcowe typu PL-1 lub PL3. Płozy hamulcowe ułożone na stojakach przy torze nr 402,
10. Wagony na torach punktu zdawczo-odbiorczego bocznic kolejowej „Chróścina” zabezpiecza przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu przed odprężeniem lokomotywy manewrowej od wagonów:
 - 1) kierownik manewrów przewoźnika kolejowego – po podstawieniu wagonów na tor zdawczy nr 402, ,
 - 2) kierownik manewrów przewoźnika kolejowego – po podstawieniu wagonów na tor odbiorczy nr 401 przeznaczonych do zabrania przez przewoźnika kolejowego.
11. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem na torze zdawczo-odbiorczym bocznic kolejowej „Chróścina” po doprężeniu lokomotywy manewrowej do wagonów ma obowiązek usunąć:
 - 3) kierownik manewrów przewoźnika kolejowego – przy zabieranych wagonach na tory stacyjne,
 - 4) kierownik manewrów przewoźnika kolejowego – przy zabieraniu wagonów z punktu zdawczo-odbiorczego na tory postojowe lub ładunkowe.
12. Na punkcie zdawczo-odbiorczym bocznic kolejowej „Chróścina” dokonuje uproszczonej próby hamulca zespolonego:
 - 1) kierownik manewrów i prowadzący pojazd kolejowy tj. lokomotywę manewrową przewoźnika kolejowego - przed wyjazdem składów manewrowych do stacji kolejowej Chróścina Nyska,
 - 2) ustawiacz bocznic kolejowej i prowadzący pojazd kolejowy tj. lokomotywę manewrową - przed zabieraniem składów manewrowych na tor dojazdowy nr 401 lub tor zdawczo-odbiorczy nr 402.
13. W czasie obsługi torów zdawczo-odbiorczych bocznic kolejowej „Chróścina” przez przewoźnika kolejowego, drużyna trakcyjno manewrowa .
14. W przypadku wystąpienia trudności lub ograniczeń w przyjmowaniu wagonów na bocznicę kolejową „Chróścina” kierownik rozlewni gazu płynnego użytkownika bocznic powiadamia o tym dyżurnego ruchu stacji kolejowej Nysa i przewoźników kolejowych.
15. Na bocznic, obowiązuje podstawowa zasada bezpieczeństwa wykonywania manewrów stanowiąca, że równocześnie nie może pracować więcej niż jedna lokomotywa.

REGULAMIN

4.3. LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH TRWANIA

1. Ilość obsług w dobie, czas ich trwania, w tym godzina rozpoczęcia i zakończenia obsługi bocznicy ujęte są w rozkładzie jazdy pociągów opracowany przez PKP PLK S.A. na wniosek przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznicy i planie obsługi bocznicy opracowanym przez licencjonowanego przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem bocznicy.
2. Bocznicą kolejową „Chróścina” jest czynna okresowo, od godz. 8.00 do godz. 15.00 w dni powszednie. W zależności od potrzeb czas pracy może być wydłużony.
3. Maksymalna pojemność torów zdawczo-odbiorczych bocznicy kolejowej „Chróścina” wynosi 12 wagonów czteroosiowych.
4. Rozkład jazdy i plan obsługi bocznicy może być zmieniony na wniosek przewoźnika lub użytkownika bocznicy.

4.4. MASA HAMUJĄCA SKŁADÓW MANEWROWYCH

1. Rzeczywista masa hamująca
 - 1) rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich wagonów z czynnymi hamulcami znajdujących się w składzie manewrowym;
 - 2) masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
2. Wymagana masa hamująca
 - 1) dla każdego składu manewrowego należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca składu manewrowego nie jest mniejsza od wymaganej.
 - 2) wymaganą masę hamującą (M_{hw}) składu manewrowego obliczana się według wzoru:

$$M_{hw} = M_o \times P_w \text{ dzielone przez } 100$$

gdzie:

M_o - masa ogólna w tonach składu pociągowego (suma mas wagonów wraz z ładunkiem bez czynnej lokomotywy);

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

- 3) procent wymaganej masy hamującej (P_w) składu pociągowego, dla jazdy po torach bocznicy z maksymalną prędkością 5 km/h, wynosi 13%
- 4) jeżeli rzeczywista masa hamująca składu pociągowego jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę składu pociągowego odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką można przetaczać składem pociągowym przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

$$M_o = M_{hr} \times 100 \text{ dzielone przez } P_w$$

- 5) jeżeli części składu pociągowego jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, to masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. W przypadku gdy w części składu pociągowego hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to - jeżeli w części składu pociągowego na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej i część składu pociągowego na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu pociągowego - rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu pociągowego na hamulcach zespolonych.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

4.5. DOPUSZCZALNY NACISK OSI NA SZYNĘ

1. Dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicowych wynosi 196 kN.

4.6. OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH

1. Ograniczeń w kursowaniu rodzajów pojazdów kolejowych nie ma.
Umożliwia to wykonywanie przewozów na i z bocznic taborem kolejowym bez ograniczeń.

4.7. RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW PO TORACH BOCZNICOWYCH

1. Lokomotywy przewoźników obsługujących bocznicę mogą kursować bez ograniczeń po torach bocznic nr.401 i nr.402 na całych ich długościach.

4.8. RUCH LOKOMOTYWY UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ. Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

1. Wyjazd lokomotywy użytkownika bocznic poza bocznicę na tory PKP PLK S.A –NIE DOTYCZY

ROZDZIAŁ V

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE

1. Rejonem manewrowym nazywa się bocznicę stanowiącą samodzielny zespół torów i urządzeń do wykonywania pracy manewrowej przez jednego kierującego manewrami przy użyciu jednego środka trakcyjnego.
2. Bocznicą stanowi jeden okręg manewrowy i jednocześnie jeden rejon manewrowy.
3. Na bocznicę, w całym jej okręgu manewrowym nie może wykonywać manewrów równocześnie więcej niż jedna lokomotywa.
4. W czasie wjazdów składów na bocznicę i ich wyjazdu z bocznic nie mogą się odbywać żadne prace manewrowe - przetaczanie taboru na bocznicę muszą być wstrzymane a tabor kolejowy musi znajdować się w granicach ukresów.

5.2. MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY

1. Maksymalna prędkość wszystkich pojazdów kolejowych po torach bocznic nie może przekroczyć 10 km/h po wolnym torze poza zabudowaniami.
2. Manewry na bocznicę należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, taboru i ładunku.
3. Prędkość jazdy manewrowych należy zawsze dostosowywać do istniejących warunków na bocznicę, a w szczególności do widoczności, ilości i usytuowania stałych budowli (zbiorników, nalewaki), rodzaju wykonywanej pracy manewrowej i warunków atmosferycznych oraz do pory dnia i roku.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

4. Zachowanie nakazanej prędkości jazdy manewrowej w różnych warunkach eksploatacyjnych jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa pracy manewrowej na bocznicach.
5. Manewry należy prowadzić z ostrożnością a prędkość jazdy należy tak regulować, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody, niebezpieczeństwa lub zagrożenia, można było prędkość danej jazdy manewrowej niezwłocznie zredukować do bezpiecznej albo zatrzymać manewrujący tabor.
6. Prędkości jazd manewrowych na bocznicach w zależności od charakteru i warunków wykonywania manewrów:

Lp.	Określenie warunków eksploatacyjnych dla jazdy manewrowej	Największa dozwolona prędkość jazdy po torach bocznicach
1.	składem manewrowym wagonami naprzód, w sytuacji gdy jest on poprzedzany przez manewrowego gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie	5 km/h
2.	na punkcie ładunkowym, przy którym usytuowane są urządzenia służące do załadunku lub rozładunku wagonów	5 km/h
3.	podczas popychania lub podciągania wagonów w czasie ich załadunku na punkcie ładunkowym	3 km/h
4.	przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru	3 km/h
5.	po torze obok którego pracują ludzie	3 km/h
6.	przy manewrowaniu obok ramp i w miejscach o ograniczonej skrajni budowlanej	3 km/h
7.	w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołoledzi, burzy, silnego deszczu, mgły, itp.	3 km/h
8.	po torach zabrukowanych kostką po których dopuszczono do ruchu kołowe i pieszych	3 km/h
9.	po przejazdach i przejściach w poziomie szyn	10 km/h

5.3. DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWRÓW

1. Na bocznicach można stosować następujące sposoby wykonywania pracy manewrowej:
2. Odstawianie, przetaczanie taboru kolejowego pojazdem trakcyjnym.
3. Wykonywanie manewrów na bocznicach innymi sposobami jest zabronione.

5.4. USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH W SKŁADZIE MANEWRÓW

1. W czasie manewrów lokomotywa manewrowa nie może znajdować się między wagonami.

5.5. SPRZĘGANIE I ROZSPRZĘGANIE WAGONÓW I LOKOMOTYW

1. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie wolnych sprzęgów hamulcowych

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

i cięglowych na wsporniki podczas pracy manewrowej wykonywanej przez przewoźnika należy wyłącznie do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika.

2. Przetaczane wagony na torach bocznic kolejowej „Chróścina ” powinny być sprzęgnięte ze sobą możliwie krótko, aby uniknąć nadmiernych szarpnięć w czasie wykonywania ruchów manewrowych, natomiast lokomotywę manewrową z pierwszym wagonem należy sprzęgnąć tak, aby zderzaki stykały się z sobą.
3. Na bocznic kolejowej „Chróścina ” ręczne sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotywy manewrowej będących w ruchu **jest zabronione**. Dozwolone jest ręczne sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotywy manewrowej do dojechania do siebie i po całkowitym zatrzymaniu.

5.6.OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE

1. Obsadę lokomotywy manewrowej przewoźnika kolejowego stanowi prowadzący pojazdy kolejowe zgodnie z przepisami wewnętrznymi przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.
2. Wyposażenie prowadzącego pojazd kolejowy - lokomotywy manewrowej bocznic stanowi:
 - 1) przybory sygnałowe;
 - 2) ochronne ubranie robocze;
 - 3) kamizelka ostrzegawcza;
 - 4) rękawice ochronne.

5.7.OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE

- 1 Skład drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego stanowi zespół pracowników(ustawiacz, manewrowy), zgodnie z przepisami wewnętrznymi przewoźnika kolejowego obsługującego .
- 2 Wyposażenie ustawiacza w czasie wykonywania pracy manewrowej:
 - 1) w porze dziennej chorągiewkę sygnałową;
 - 2) w porze ciemnej latarkę sygnałową ze światłem koloru białego;
 - 3) gwizdawkę ustną;
 - 4) hełm i rękawice ochronne;
 - 5) kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego lub ubranie ochronne ostrzegawcze w kolorze pomarańczowym z taśmą odblaskową koloru białego;
 - 6) ochronne ubranie robocze jeżeli nie ma ubrania ochronnego ostrzegawczego jak w pkt 5.
4. Wyposażenie manewrowego w czasie wykonywania pracy manewrowej:
 - 1) w porze dziennej chorągiewkę sygnałową;
 - 2) w porze ciemnej latarkę sygnałową ze światłem koloru białego;
 - 3) gwizdawkę ustną;
 - 4) hełm i rękawice ochronne;
 - 5) kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego lub ubranie ochronne ostrzegawcze w kolorze pomarańczowym ;
 - 6) ochronne ubranie robocze jeżeli nie ma ubrania ochronnego ostrzegawczego jak w pkt 5.

5.8. JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN

1. Na km. 0,532 kilometracji bocznicowej toru dojazdowego nr 101 znajduje się przejazd niestrzeżony kat. „D” z drogą kołową miejscową (opis w punkcie 2.8)
2. Na terenie bocznic na km. 0,140 kilometracji bocznicowej toru nr 401 znajduje się przejazd niestrzeżony kat. „D” z drogą kołową miejscową (opis w punkcie 2.8)

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

3. Przejść dla pieszych na terenie bocznicy nie ma.
4. Przed wjazdem na przejazdy prowadzący pojazd kolejowy (maszynista) lokomotywy manewrowej zobowiązany jest podać sygnał Rp1 „Baczność”, a ponadto należy uważnie obserwować przedpole jazdy i w razie potrzeby zatrzymać tabor.
5. Ustawiacz przewoźnika wykonujący prace manewrowe, gdy lokomotywa jest usytuowana na końcu przetaczanego składu musi zająć miejsce na stopniu pierwszego wagonu i w razie napotkania przeszkody zatrzymać skład. Jeżeli nie może zająć miejsca na stopniu pierwszego pojazdu kolejowego, musi iść obok przetaczanego składu. Szybkość jazdy manewrowej należy ograniczyć do 3 km/h. Przed dojazdem do każdego przejazdu kolejowego- drogowego musi zatrzymać skład, wstrzymać na przejeździe ruch kołowy osobowy i po upewnieniu się, że przejazd jest wolny dać sygnał do dalszej jazdy, 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.
6. Prędkość jazd manewrowych przez przejazdy i przejścia wskazano rozdział V ust.5.2 pkt 6 str. 20 niniejszego regulaminu.

5.9. DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZANIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WŁĄCZENIA ZESPOLONYCH

1. Na bocznicy maksymalna długość przetaczanego składu manewrowego bez obsadzenia hamulców wagonowych nie może przekraczać 3 wagonów.
2. Gdy skład manewrowy liczy powyżej 3 wagonów, to wtedy powinien być obsługiwany 1 wagon z ręcznym hamulcem wagonowym lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte 12 wagonów w składzie.
3. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym, to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów jeżeli takie są. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych.
4. Sprawdzenie to polega na dokręceniu dźwigni hamulca do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła. Następnie przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę należy hamulec wyluzować i sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcz koła).

5.10. PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ. PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIAGAREK WAGONÓW

1. Na bocznicy przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek jest zabronione.

5.11. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC I WYKOLEJNIC

1. Drogi przebiegu związane z wyjazdem i wjazdem na i z toru nr.101 na tor nr.401 bocznicy, tj. obsługa rozjazdów odgałęziającego bocznice, zlokalizowanym poza bocznica kolejową na terenie PKP PLK S.A. i na terenie bocznicy „Chróścina”, układane są przez drużynę manewrową przewoźnika dokonującego obsługi bocznicy
2. Drogi przebiegu dla jazd manewrowych na bocznicy wykonywanych przez przewoźnika

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

- kolejowego układane są przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.
3. Drogi przebiegu dla manewrów wykonywanych na bocznicy przez przewoźnika, układane są przez drużynę manewrową przewoźnika obsługującego bocznice.
 4. Podczas przygotowania drogi przebiegu dla jazd manewrowych, należy zwrotnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy.
 5. Przed podaniem sygnału do jazdy manewrowej kierujący manewrami obowiązany jest sprawdzić prawidłowość ułożenia drogi przebiegu dla danej jazdy manewrowej oraz wzrokowo upewnić się, że iglice rozjazdów wchodzących w drogę przebiegu należycie przylegają do opornic i prawidłowo działają zamknięcia zwrotnicowe, a wykolejnica znajduje się w odpowiednim dla jazdy manewrowej położeniu.
 6. Jazda manewrowa, po uprzednio przygotowanej drodze przebiegu może się odbyć dopiero wtedy, gdy kierujący manewrami upewni się, że nie ma żadnych przeszkód dla jazdy w zamierzonym kierunku, a tabor na sąsiednich torach znajduje się w granicach ukresów.
 7. Przy przestawianiu zwrotnicy lub wykolejnicy, pracownik je obsługujący powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica lub wykolejnica, następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią pojazdów kolejowych. Nie wolno przestawiać zwrotnicy lub wykolejnicy tuż przed zbliżającym się pojazdem kolejowym.
 8. Przy przestawianiu zwrotnic należy zwracać uwagę, czy zwrotnice dla przetaczanego pojazdu kolejowego są właściwie nastawione, a pojazd kolejowy kierowany jest na właściwy tor, zgodnie z przeznaczeniem.
 9. Kierownik manewrów zobowiązany jest po zakończeniu manewrów wszystkie zwrotnice należy przełożyć do położenia zasadniczego.

5.12. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE

1. Na bocznicy do zabezpieczania taboru przed jego przemieszczeniem się stosowane są płozy typu PL1 lub PL3 (uniwersalny) odcznane DG i odpowiednio ponumerowane.
2. Płozy hamulcowe złożone są na stojakach, zlokalizowanych w poniższych lokalizacjach:
 - a) stojak nr 1 - przy torze nr 402 dwie płozy hamulcowe nr 1 i 2,

Płozy typu PL1 pomalowane są na kolor czerwony.
Płozy typu PL3 pomalowane są na kolor pomarańczowy.
3. Płozy hamulcowe nie użyte do zabezpieczania taboru muszą być umieszczone na stojaku do tego przeznaczonym.
4. Za stan, ilość i właściwe stosowanie płóz hamulcowych na bocznicy odpowiada użytkownik bocznicy.
5. W rejonie napełniania i opróżniania pojazdów kolejowych zakaz używania płóz metalowych.

5.13. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM

1. Wagony przewidziane na postój bez względu na pochylenie podłużne na tych torach, powinny być zabezpieczone przed możliwością zbiegnięcia - przemieszczenia się.
2. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed przemieszczeniem się w każdym przypadku po ukończeniu manewrów na torach położonych na spadku lub wzniesieniu wynoszącym powyżej 2,5‰ poprzez wyłożenie płoza hamulcowego pod skrajne koło osi taboru od strony spadku.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

3. Charakterystykę torów w profilu (spadki, wzniesienia w promilach) przedstawiono w tabelach w pkt. 2.4 ppkt.4 .
4. Pozostawianie wagonów po zakończeniu pracy manewrowej bez zabezpieczenia jak w pkt.2 jest zabronione.
5. Podczas wykonywania czynności za i wyładunkowych bez lokomotywy manewrowej sprzęgniętej z wagonami, tabor powinien być zabezpieczony przed przemieszczeniem się z obu stron.
6. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem: kamieni, kawałków drewna, blach, żelaza itp. przedmiotów nie przystosowanych do tego celu.
7. Podczas zabierania wagonów z punktu zdawczo - odbiorczego, ładunkowych, przed daniem sygnału do odjazdu, drużyna manewrowa wykonująca manewry zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe i złożyć je w stojaku.
8. Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem na bocznicę odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika , natychmiast po ich zakończeniu, albo po odstawieniu przetaczanego taboru przed odłączeniem środka trakcyjnego.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ VI

6. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

6.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWROWEJ

1. Organizowanie i planowanie pracy manewrowej na bocznicach oraz nadzór nad pracownikami zatrudnionymi w transporcie kolejowym na bocznicach należy do obowiązków kierownika rozlewni gazu płynnego bocznic „Chróścina”.
2. Kierowanie pracą manewrową wykonywaną przez przewoźnika podczas obsługi bocznic należy do obowiązku kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika.
3. Celem wykonywania pracy manewrowej na bocznicach jest:
 - 1) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów zdawczo-odbiorczych;
 - 2) podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze;
 - 3) przestawianie pojedynczych wagonów, grup wagonów z jednego toru na drugi;
 - 4) przetaczanie pojedynczych wagonów i grup wagonów po torze.
5. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi punktów ładunkowych.
6. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika odpowiada za zorganizowanie prawidłowej pracy manewrowej w celu zagwarantowania realizacji przydzielonych zadań w zakresie obsługi bocznic, tj. jej punktów zdawczych i odbiorczych.
7. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z obsługą bocznic przez przewoźnika, kierujący tymi manewrami ustawiacz obowiązany jest poinformować pracowników własnej drużyny manewrowej o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej oraz kierownika rozlewni gazu płynnego bocznic, a w razie jego braku, innego pracownika wyznaczonego przez nadzorującego bocznicę.
8. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej związanej z przetaczaniem taboru, na punktach ładunkowych lub przestawianiem taboru z toru na tor przez ustawiacza przewoźnika kierującego tymi manewrami ustawiacz obowiązany jest poinformować wszystkich pracowników związanych z przetaczaniem, czynnościami na w/w punktach, o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy manewrowej.
9. Pracownicy związani z pracą manewrową i czynnościami na punktach ładunkowych powinni być poinformowani i wiedzieć, kto z drużyny manewrowej jest kierującym manewrami.

6.2. ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ

1. Manewry dokonywane są na podstawie wydanych dyspozycji przez nadzorującego bocznicę, który sprawuje ogólny nadzór nad pracą manewrową na bocznicach.
2. Kierownictwo nad pracą manewrową na bocznicach sprawuje ustawiacz, odpowiednio: przewoźnika z zachowaniem postanowień pkt. 6.1 jako kierujący pracą manewrową i na jego polecenie wykonywane są ruchy manewrowe.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

3. Kierujący manewrami może podać sygnał do wykonania danego ruchu manewrowego dopiero po upewnieniu się, że droga przebiegu jest ułożona prawidłowo i nic nie zagraża bezpieczeństwu za mierzonej jazdy manewrowej. Po wydaniu polecenia wykonania ruchu manewrowego, kierujący manewrami powinien zająć takie miejsce, by dokładnie mógł obserwować drogę danej jazdy manewrowej i podawać w porę niezbędne sygnały manewrowe.
4. W czasie obsługi bocznicy przez przewoźników kierownikiem manewrów uprawnionym do wydawania poleceń na wykonanie ruchów manewrowych może być tylko jedna osoba, ustawiacz przewoźnika dokonujący obsługi bocznicy.
5. Zadaniem kierującego manewrami przewoźnika w zakresie obsługi bocznicy jest:
 - 1) sprawne i bezpieczne wykonanie obsługi punktów zdawczo-odbiorczych w zakresie podstawiania i zabrania taboru kolejowego;
 - 2) współpraca z nadzorującym bocznice pracownikiem;
 - 3) wykonanie zadań i wskazówek przekazanych przez nadzorującego bocznice w zakresie organizacji obsługi bocznicy - toru zdawczego i odbiorczego.

6.3. CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Czynności ładunkowe (opróżniania wagonów cystern) na bocznicy wykonywane są na torze nr 402.
2. Na czas wykonywania manewrów podczas obsługi punktów ładunkowych wszelka praca na tych punktach powinna być bezwzględnie wstrzymana, a użyte do tych czynności pojazdy drogowe i inne urządzenia ładunkowe wstrzymane, odsunięte poza skrajnię taboru i unieruchomione. Znajdujący się tam ludzie powinni być ostrzeżeni o mających nastąpić jazdach manewrowych i odsunięci na bezpieczną odległość w bezpieczne miejsca.
3. Opróżnianie wagonów dokonywane jest na punktach ładunkowych zlokalizowanych w torze nr.402 dokonywane przez urządzenia do napełniania i opróżniania cystern kolejowych.
4. Dojazd lokomotywy manewrowej do taboru kolejowego (wagonów), przy których trwają prace ładunkowe jest kategorycznie zabroniony.
5. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonów stojących na miejscach ładunkowych bocznicy, ustawiacz przewoźnika wykonującej manewry obowiązany jest:
 - 1) sprawdzić, czy nie odbywa się opróżnianie lub napełnianie, wagonów cystern;
 - 2) zażądać od magazyniera bocznicy odłączenia, (linki uziemiające, kliny), zabezpieczeń cystern kolejowych do przewozu gazy płynne (propan, propan-butan)
 - 3) zażądać odsunięcia od taboru i z nad taboru wszelkich urządzeń ładunkowych;
 - 4) zażądać opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników;
 - 5) sprawdzić, czy pomiędzy budowlami i urządzeniami ładunkowymi a wagonami oraz pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie;
 - 6) sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykołowanie;
 - 7) sprawdzić, czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru;
 - 8) upewnić się, że wagony stojące na punktach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło przemieszczenie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
 - 9) Lokomotywy lub składu manewrowego może dojechać do stojących wagonów na punkcie ładunkowym po zabezpieczeniu zaworów spustowych. Dojechanie do wagonów powinno być każdorazowo uzgodnione z operatorami (magazynierem): urządzeń do napełniania lub opróżniania wagonów ładunkowych.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

6.4. WAŻENIE WAGONÓW

1. Bocznicą nie posiada wagi wagonowej.

6.5. PRACA MANEROWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH

1. Warunki złej widoczności mogą być powodowane następującymi czynnikami:
 - 1) warunkami atmosferycznymi /mgła, ulewa, itp./ i porą doby;
 - 2) niekorzystnym usytuowaniem określonych obiektów na bocznicach;
 - 3) specyfiką wykonywanego manewru (np. pchania wagonów),
 - 4) wywołanymi w okresie zimy /śnieżyca, zawieje, oblodzenia, zaspasy, itp./
2. W warunkach złej widoczności przed rozpoczęciem każdego ruchu manewrowego i w trakcie jazdy manewrowej, zależnie od sytuacji, należy bezwzględnie:
 - 1) podawać sygnał Rp1 „BACZNOŚĆ”;
 - 2) szczególnie bacznie obserwować przedpole jazdy i w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie zatrzymać skład manewrowy;
 - 3) w razie potrzeby prędkość jazdy ograniczyć do prędkości bezpiecznej (np. 3 km/h);
 - 4) zachować szczególne środki ostrożności;
 - 5) w razie potrzeby zatrzymać tabor kolejowy.
3. Podczas złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi sygnały manewrowe kierujący manewrami podaje gwizdkiem i latarką. Maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest włączyć reflektory lokomotywy (przy mgle, deszczu, ulewie, śnieżyca).
4. Przy dojeżdżaniu do stojącego taboru, przy pierwszym stojącym wagonie powinien znajdować się pracownik oświetlający latarką czoło wagonu, a następnie miejsce wykonywania połączenia, bądź rozłączania taboru i ubezpieczać wykonującego czynności związane z łączeniem lub rozłączaniem sprzęgów.
5. W warunkach złej widoczności, jeżeli wzrokowe sprawdzenie drogi przebiegu jest utrudnione, ustawiacz lub wyznaczony przez niego manewrowy obowiązany jest każdorazowo przejść całą drogę przebiegu i dopiero po sprawdzeniu i upewnieniu się, że zachowane zostały wszelkie środki bezpieczeństwa oraz nie ma żadnych przeszkód i zagrożeń dla ludzi, taboru i urządzeń bocznicowych, może podać sygnał do wykonania ruchu manewrowego.
6. W warunkach złej widoczności zabrania się wykonywać ruchów manewrowych jednoosobowo.
7. W warunkach zimowych, kierujący manewrami ustawiacz powinien upewnić się, czy nic nie zagraża bezpieczeństwu, wykonywanych jazd manewrowych oraz osób biorących udział w manewrach, a występujące zaśnieżenie i oblodzenia nie spowodują wykolejenia taboru.
8. Odśnieżanie i usuwanie oblodzeń na torach i rozjazdach bocznicowych należy do obowiązku użytkownika bocznic. Odśnieżenie punktów zdawczo - odbiorczych oraz ładunkowych jest warunkiem eksploatacji bocznic w ciężkich warunkach zimowych.
9. Bieżące odśnieżanie bocznic, pozwalające na jej ciągłą eksploatację, należy do obowiązków wyznaczonych przez kierownika rozlewni gazu płynnych bocznic „Chróścina”.
10. Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności przy odśnieżaniu torów bocznic ustala kierownik bocznic „Chróścina”.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

11. Usunięty śnieg i lód z torów, wykolejnic i zwrotnic należy gromadzić w takich miejscach, aby nie ograniczyć widoczności i nie spowodować utrudnień w ich obsłudze i wykonywaniu pracy manewrowej.

6.6. WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ I OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH

1. Poruszanie się po torach.
 - 1) W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach po winni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa oraz innych osób zatrudnionych przy tych czynnościach oraz na punktach ładunkowych.
 - 2) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez nie prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
 - 3) Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego taboru.
 - 4) Nie wolno przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem.
 - 5) Nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów.
 - 6) Należy unikać chodzenia po rozjazdach. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą ani na innych ruchomych częściach rozjazdu.
 - 7) Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a urządzeniami przylegającymi do tego toru.
 - 8) Nie wolno stać lub chodzić po materiałach i przedmiotach zgromadzonych na międzytorzach oraz po pozostałościach po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
 - 9) Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.
2. Jazda na pojazdach kolejowych.
 - 1) Pracownik jadący na stopniu przetaczanego pojazdu kolejowego powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt pojazdu kolejowego.
 - 2) W czasie, gdy tabor znajduje się w ruchu, zabrania się:
 - a) wychylać się poza skrajnię taboru;
 - b) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych;
 - c) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru;
 - d) przebywać na stopniach taboru od strony budowli (nalewaki) i innych urządzeń;
 - e) przebywać na stopniach wejściowych do pojazdu trakcyjnego;
 - f) zajmować miejsca w wagonie załadowanym materiałami niebezpiecznymi;
 - g) przebywać na ładunkach na wagonach, dachach wagonów.
 - 3) Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdu kolejowego będącego w ruchu.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ VII

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

7.1. PRZYJMOWANIE WAGONÓW NA PUNKTACH ZDAWCZO-ODBIORCZYCH

1. Wagony wystawiane do zabrania z bocznic na punkt zdawczo-odbiorczy, powinny być odpowiednio sprzęgnięte, wolne sprzęgi śrubowe oraz sprzęgi hamulcowe podwieszone na wsporniki, a sam skład powinien być należycie zabezpieczony przed zbiegnięciem płozami hamulcowymi w sposób określony niniejszym regulaminem.
2. Sprawdzanie prawidłowości podwieszenia sprzęgów hamulcowych i śrubowych należy do obowiązków ustawiacza przewoźnika - w przypadku wagonów zabieranych z bocznic.
3. Przy przekazywaniu wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym należy sprawdzić ich stan, zwracając szczególną uwagę na:
 - 1) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów, taboru tj. odpowiedniego skręcenia sprzęgów;
 - 2) sprzęgi hamulcowe (węże) powinny być sprzęgnięte ze sobą w całym składzie wagonów, a kurki przewodów hamulcowych pomiędzy wagonami - otwarte, natomiast kurki skrajne - zamknięte; zbędne sprzęgi śrubowe i hamulcowe należy zawiesić na hakach zarzutnych i wspornikach wagonów;
 - 3) stan techniczny wagonów, taboru aby nie stwarzał on zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a w przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek uszkodzenia wagonu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu kolejowego należy taki wagon przygotować do wyłączenia ze składu ;
 - 4) stwierdzone braki w ilościach i stanie urządzeń wagonowych, taborowych (klap, linek uziemiających, nakrętek zaworów spustowych itp., należy porównać z adnotacjami w odpowiednim dokumencie zdawczym z podstawienia wagonu na bocznicę, bowiem w takim stanie mogły przybyć na bocznicę; jeżeli natomiast braki powstały w trakcie pobytu wagonu na bocznicy, należy je bezwzględnie szybko uzupełnić;;
 - 5) czy przy wagonach nie ma śladów wycieku ładunku;
 - 6) czy na wagonach ładownych i próżnych podlegających plombowaniu znajdują się właściwe plomby;
4. Obowiązek sprawdzenia wagonu cysterny i przesyłki , należy do obowiązków magazyniera bocznic „Chróścina” lub wyznaczonego przez nadzorującego bocznicę innego pracownika bocznic.

7.2. PRZEKAZYWANIE WAGONÓW PO WYKONANIU CZYNNOŚCI ŁADUNKOWYCH NA PUNKTY ZDAWCZO-ODBIORCZE

1. Na punkt zdawczo-odbiorczy wagony, tabor przekazywane są po zakończeniu czynności ładunkowych.
2. Przed przekazaniem taboru na punkt odbiorczy należy zwrócić uwagę na:
 - 1) prawidłowość załadowania przesyłki;
 - 2) stan przesyłki;
 - 3) prawidłowość sprzęgnięcia wagonów;
 - 4) stan techniczny wagonów;
 - 5) stan i ilość części wagonowych;
 - 6) stan wagonów.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

3. Stan taboru kolejowego oraz załadowanych do taboru przesyłek przed przekazaniem z punktu ładunkowego na punkt odbiorczy po sprawdzeniu musi gwarantować bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
4. Sprawdzenia jak w pkt. 2 dokonuje magazynier boczniczy lub wyznaczony przez nadzorującego bocznicę inny pracownik boczniczy.

7.3. PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM OD I DLA PRZEWÓŹNIKA

1. Nadzorujący bocznicę lub wyznaczony przez niego pracownik, współpracuje z kierującym manewrami przewoźnika w czasie obsługi boczniczy w zakresie przyjmowania i zdawania wagonów na punktach zdawczo - odbiorczych boczniczy.
2. Podstawienie oraz zabieranie wagonów na bocznicę, odbywa się na podstawie „planu obsługi boczniczy” opracowanego przez przewoźnika w uzgodnieniu z użytkownikiem boczniczy, bez planu jeżeli takiego nie opracowano lub na podstawie rozkładu jazdy pociągów.
3. Poza planem obsługi wagony mogą być podstawione lub zabrane z boczniczy tylko za obopólnym uzgodnieniem przewoźnika z użytkownikiem boczniczy i za zgodą zarządcy linii kolejowej.
4. W przypadku dokonywania pozaplanowych obsług, przewoźnik w odpowiednim dokumencie zdawczym zaznacza, czy obsługa pozaplanowa jest dokonywana ze względów eksploatacyjnych, czy też na żądanie użytkownika boczniczy.
5. Przewoźnik podstawia tabor przeznaczony na bocznicę na punkt zdawczo-odbiorczy oraz zabiera z niego tabor na podstawie odpowiednich dokumentów zdawczo odbiorczych określonych umową na obsługę boczniczy.
6. W imieniu przewoźnika wagony przekazuje na bocznicę i przyjmuje z boczniczy kierujący manewrami przewoźnika, natomiast użytkownika boczniczy reprezentuje na punkcie zdawczo-odbiorczym boczniczy magazynier boczniczy lub wyznaczony przez nadzorującego bocznicę inny pracownik boczniczy.
7. Kierujący manewrami przewoźnika przy podstawianiu wagonów, na punkt zdawczy, w rubryce „podstawiono dnia ...” wpisuje faktyczny czas podstawienia, a przedstawiciel boczniczy potwierdza ten fakt w rubryce „odebrał dnia ...”. Zapisy muszą być dokonywane na oryginale, który otrzymuje przyjmujący wagony i kopii wykazu, którą zatrzymuje przedstawiciel przewoźnika.
8. Podczas przyjmowania na punkcie zdawczo - odbiorczym podstawionych próżnych wagonów pod załadunek, powinny być one poddane oględzinom, podczas których należy zbadać, czy, tabor:
 - 1) nadaje się do przewozu towaru z uwagi na swój stan techniczny;
 - 2) drzwi lub inne elementy zamykają się szczelnie;
 - 3) podłogi i ściany nie mają szczelin i szpar przez które mógłby wysypywać się towar;
 - 4) są czyste i nie zawierają resztek z poprzednio przewożonego towaru.
9. Obowiązkiem przyjmującego jest sprawdzenie stanu taboru, ładunków, czy nie wykazują one uszkodzeń, braków, naruszenia ładunku itp. i w przypadku stwierdzenia usterek przyjmujący żąda od podstawiającego odnotowania w dokumencie zdawczym stwierdzonych nieprawidłowości. Wpisane nieprawidłowości powinny być podpisane przez obie strony, to jest przez przyjmującego i zdającego wagony na obu egzemplarzach dokumentu.
10. Przedstawiciel użytkownika boczniczy może odmówić przyjęcia taboru nie nadającego się pod załadunek na punktach ładunkowych boczniczy, co powinien odnotować w dokumencie zdawczym.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

11. Przewoźnik obsługujący bocznice, może uważać, że tabor przez niego podstawiony zostały przez użytkownika bocznicy przyjęty bez zastrzeżeń, również w przypadku, gdy przedstawiciel użytkownika bocznicy nie zgłosił się na punkcie zdawczo - odbiorczym po jego odbiór:

- 1) w czasie ustalonym w planie obsługi bocznicy;
- 2) z opóźnieniem nie przekraczającym dwóch godzin w stosunku do terminu planowej obsługi;
- 3) w obsłudze dodatkowej, z nim ustalonej.

W takiej sytuacji, podstawiający ustawiacz przewoźnika odnotowuje w dokumencie zdawczym - „przedstawiciel bocznicy nieobecny”.

12. Wagony, tabor z brakiem lub uszkodzeniami przesyłki względnie brakiem lub uszkodzeniem plomb, mogą być podstawione na bocznice tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu, albo po założeniu plomb zabezpieczających przez przewoźnika i zawiadomieniu o tym użytkownika bocznicy. Powyższe powinno być odnotowane w dokumencie zdawczym i potwierdzone podpisami przez przekazującego przedstawiciela przewoźnika i przyjmującego przedstawiciela użytkownika bocznicy.

13. O wagonach gotowych do zabrania z bocznicy, użytkownik bocznicy zawiadamia pisemnie przewoźnika na dokumencie odbiorczym na jedną godzinę przed ukończeniem czynności ładunkowych. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania jest doręczane pracownikowi przewoźnika w wyznaczonym umową na obsługę bocznicy miejscu jeżeli taka umowa z przewoźnikiem jest zawarta.

14. Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania sporządza się w trzech egzemplarzach dla grupy wagonów zdawanych, podlegających jednorazowemu przekazaniu przewoźnikowi w danej obsłudze, a kolejność spisania wagonów powinna odpowiadać zestawieniu, w jakim wagony te znajdują się na punkcie zdawczo - odbiorczym.

15. W razie ujawnienia wagonu niegotowego do zabrania, przedstawiciel przewoźnika wykreśla go z każdego z trzech egzemplarzy zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania /dokumentu odbiorczego/ i zamieszcza uwagę „niegotowy”. W takim przypadku przedstawiciel użytkownika bocznicy obowiązany jest ponownie zgłosić gotowość wagonu. Drużyna manewrowa przewoźnika wyłącza taki wagon ze składu wagonów zgłoszonych do zabrania.

16. Na punkcie zdawczo - odbiorczym w przekazaniu wagonów jako przedstawiciel bocznicy uczestniczy magazynier bocznicy lub wyznaczony przez nadzorującego bocznice pracownik z trzecim egzemplarzem zawiadomienia - dokumentu odbiorczego. Wszelkie nieprawidłowości ujawnione przy odbiorze wagonów przygotowanych przez użytkownika bocznicy do zabrania, ustawiacz przewoźnika odnotowuje we wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia - dokumentu odbiorczego.

17. Przedstawiciel bocznicy i przedstawiciel przewoźnika potwierdzają przekazanie i przyjęcie wagonów, ich stan eksploatacyjny oraz godzinę i datę przyjęcia wagonów w zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania - dokumencie odbiorczym swoim podpisem. W przypadku nieobecności przedstawiciela użytkownika bocznicy, ustawiacz przewoźnika odnotowuje w w/w dokumencie uwagę: „przedstawiciel bocznicy nieobecny”.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

**7.4. POSTĘPOWANIE NA PUNKCIE ZDAWCZO-ODBIORCZYM PO STWIERDZENIU
USZKODZEŃ LUB INNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI W WAGONACH I PRZE-
SYŁKACH**

1. Jeżeli w wagonach, po zakończeniu czynności ładunkowych nie pozakładano części wagonowych na swoje miejsce i nie zabezpieczono ładunku, wylewem, lub wystawiono do zabrania na punkt odbiorczy uszkodzone wagony ustawiać przewoźnika może odmówić przyjęcia i zabrania z bocznic takich wagonów.
2. Jeżeli nieprawidłowości ujawnionych przy przekazywaniu wagonów nie można usunąć natychmiast, przewoźnik zabiera grupę wagonów poprzedzającą kwestionowany wagon. Użytkownik bocznic zobowiązany jest doprowadzić usterkowane wagony lub przesyłkę do należytego stanu
3. Jeżeli przy zabieraniu wagonów z punktu odbiorczego przewoźnik zauważy uszkodzenie wagonu, które przy jego podstawieniu na bocznicę nie było stwierdzone, wtedy pracownik przewoźnika żąda usunięcia tego uszkodzenia lub wprowadza się postępowanie wg przepisów wewnętrznych przewoźnika i umów na obsługę bocznic.
4. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub innych nieprawidłowości podczas przyjmowania wagonów od przewoźnika należy:
 - 1) przy zamówionych pod załadunek, lub uszkodzeniach uniemożliwiających załadunek tych wagonów należy zażądać od przedstawiciela przewoźnika usunięcia tych nieprawidłowości lub też przyjąć tylko te wagony, które nie mają usterek lub nieprawidłowości;
 - 2) przy częściowym braku lub uszkodzeniu przesyłki, braku lub uszkodzeniu plomb, wagony z tymi przesyłkami mogą być przyjęte tylko po sprawdzeniu zawartości i sporządzeniu protokołu. W tym przypadku odbiorca może przystąpić do rozładunku wagonów tylko w obecności przedstawiciela przewoźnika, który ustala protokolarnie stan przesyłki;
 - 3) przy uszkodzeniach części jezdnych, ciąglowo zderzakowych, ramy oraz pudła wagonu lub innych, nie przyjmować wagonu i zażądać komisijnego sprawdzenia stanu technicznego wagonu przez uprawnionego pracownika przewoźnika.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ VIII

8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.

8.1. CHARAKTERYSTYKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH I POSTĘPOWANIE Z NIMI.

1. Karta charakterystyki substancji zał.nr.2

8.2. POSTĘPOWANIE Z WAGONAMI Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI

1. Postępowanie związane z przyjęciem i nadaniem przesyłki do przewozu. Czynności kontrolne przed przyjęciem i nadaniem przesyłki do przewozu polegają na sprawdzeniu:

W odniesieniu do wagonów-cystern i kontenerów-cystern:

1) czytelności następujących danych na tabliczce znamionowej (6.8.2.5.1 RID/Zał. 2), a w szczególności:

- daty (miesiąc i rok) ostatniego badania okresowego oraz liter „L” lub „P”,
- stempla rzeczoznawcy przeprowadzającego badania,

2) danych zawartych na obu bokach zbiornika lub na tablicach wagonowych (pkt.

6.8.2.5.2 RID/Zał. 2):

- nazwa właściciela (użytkownika),
 - pojemność zbiornika,
 - masa własna wagonu,
 - granica obciążenia stosownie do właściwości wagonu i kategorii linii kolejowych, po których będzie on przewożony, oficjalna nazwa przewozowa - dla materiałów wskazanych w 4.3.4.1.3 RID/Zał. 2,
 - oficjalna nazwa gazu lub gazów - według 6.8.3.5.6 RID/Zał. 2; dla gazów „i.n.o.”
- dodatkowo

nazwa techniczna - według 6.8.3.5.2 RID/Zał. 2 - na cysternach do przewozu gazów,

- data następnego badania okresowego (miesiąc i dwie ostatnie cyfry roku),
- kod cysterny zgodnie z 4.3.3.1.1 i 4.3.4.1.1 RID/Zał. 2,
- jeżeli są konieczne, kody przepisów specjalnych TC i TE (6.8.4 RID/Zał. 2).

3) obecności zgodnych ze wzorem i właściwych dla załadowanego towaru, pomarańczowych tablic identyfikacyjnych na obu stronach wagonu/kontenera (dział 5.3 RID/Zał. 2),

4) obecności zgodnych ze wzorem i właściwych dla załadowanego towaru, nalepek ostrzegawczych na obu stronach wagonu/na 4 ścianach kontenera (dział 5.2 i 5.3 RID/Zał. 2),

5) zabezpieczenia wszystkich króćców zaworów nalewowo-spustowych zaślepkami, w pozycji jednoznacznie zamkniętej,

6) plomb na dźwigniach zaworów nalewowo -spustowych w cysternach ładownych,

7) zabezpieczenia przed przesunięciem/przestawieniem tablic ruchomych (cysterny przeznaczone do przewozu różnych towarów niebezpiecznych),

8) stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku, ulatniania lub wysypywania substancji),

9) oznakowania zbiornika pasem pomarańczowym lub przy wagonach 1520 mm, innej, odpowiedniej barwy, jeżeli jest to wymagane dla załadowanego towaru,

10) kompletności linek uziemiających,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

2. Postępowanie w sprawie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych

- 1) Materiałami niebezpiecznymi są wszelkiego rodzaju ładunki (gazy skroplone, materiały wybuchowe, żrące, trujące, promieniotwórcze, łatwopalne itp.), które ze względu na właściwości chemiczne, fizyczne lub biologiczne, w razie niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie przewozu, manewrowania mogą być potencjalnymi źródłami zagrożeń dla zdrowia, życia, środowiska naturalnego.
- 2) W zakresie transportu kolejowego towary niebezpieczne definiuje się jako towary, których przewóz jest zabroniony, albo dopuszczony na ściśle określonych warunkach, zawartych w przepisach szczególnych tj. w Regulaminie RID i w Załączniku 2 do Umowy SMGS.
- 3) W rozumieniu tych przepisów, do towarów niebezpiecznych zalicza się materiały i przedmioty zaklasyfikowane do jednej z niżej wymienionych klas:
Klasa 1- Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym
Klasa 2- Gazy
Klasa 3- Materiały ciekłe zapalne
- 4) Bocznica kolejowa „Chróścina ” może prowadzić pracę z następującymi towarami niebezpiecznymi:
 - a) o właściwościach łatwo zapalnych (zagrożenie klasy 2 wg RID, nalepka nr 2.-[płomień czarny lub biały na czerwonym tle, w dolnym rogu cyfra 2)



- b) z substancjami żrącymi i trującymi (zagrożenie klasy 8 wg RID, nalepka nr 8- ciecze które spadają z dwóch probówek i oddziałują na rękę i metal czarny na białym tle-górna połowa, czarne tło z białym obrzeżem-dolna połowa, cyfra 8 w dolnym rogu), (zagrożenie klasy 6.1 wg RID, nalepka nr 6.1-trupia czaszka ze skrzyżowanymi piszczelami, czarny na białym tle, cyfra 6 w dolnym rogu). Nalepki ostrzegawcze (pomarańczowe tło, górna część liczba 268, dolna 1005).



4. Wykonywanie pracy manewrowej z wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi:

- 1) O przybyciu przesyłki z towarem niebezpiecznym kierujący manewrami przewoźnika powiadamia Kierownika rozlewni gazu płynnego informując o właściwościach przesyłki.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

- 2) Przed dokonaniem obsługi bocznicy należy ustalić:
 - a) warunki przekazania przesyłki na bocznice,
 - b) organizacją pracy i wymogami bezpieczeństwa przy podstawianiu składu manewrowego
 - c) wymagane środki ostrożności jakie należy zachować przy przekazywaniu przesyłki dla odbiorcy.
- 3) Kierownik manewrów powinien uprzedzić drużynę manewrową i trakcyjną o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi, w celu zachowania szczególnej ostrożności.
- 4) Przed rozpoczęciem wykonywania manewrów należy upewnić się czy dźwignie zaworów spustowych cystern są zamknięte, z wagonów nie ulatnia się, nie wycieka towar niebezpieczny.
- 5) Przetaczanie wagonu z towarami niebezpiecznymi może odbywać się z szybkością nie przekraczającą 5 km/h, a dojazd do stojącego taboru oraz przejazd obok miejsc niebezpiecznych z prędkością ograniczoną do 3 km/h. Tabor wymagający zachowania szczególnej ostrożności podczas przetaczania nie powinien zderzyć się z innym taborem i przy dojeżdżaniu powinien być przed nim zatrzymany a następnie dosunięty. Wagonów z przekroczoną skrajnią nie wolno odrzucać ani staczać innego taboru na te wagony.
- 6) Dopiero po upewnieniu się o spełnieniu wszystkich w/w warunków zapewniających bezpieczeństwo wykonania pracy, ustawiacz przewoźnika może podać sygnał do rozpoczęcia wykonania ruchów manewrowych, dla wykonania określonej pracy.
- 7) Szczególną ostrożność należy zachować przy przetaczaniu wagonów z przesyłkami niebezpiecznymi w trakcie przejazdu wagonów obok urządzeń technicznych, usytuowanych po prawej stronie toru nr.402 (zbiorniki do magazynowania gazu płynnego), po których porusza się manewrujący tabor.
- 8) Wagony podstawione na punkt do opróżniania wagonów cystern należy bezpośrednio po ich podstawieniu zabezpieczyć z obu stron wagonów, a praca wyładunkowa przy wagonie powinna być nadzorowana przez magazyniera, aż do czasu jej całkowitego ukończenia.

5. W odniesieniu do listu przewozowego:

- 1) poprawności wypełnienia listu przewozowego i kompletności dokumentów,
- 2) dołączenia do dokumentów przewozowych kopii certyfikatu klasyfikacyjnego władzy właściwej kraju nadania przesyłki, w przypadku nadawania przez nadawcę towaru, co do którego występują wątpliwości w zakresie jego klasyfikacji według RID/Zał. 2,

6. Postępowanie w przypadku wystąpienia zdarzenia z towarem niebezpiecznym:

- 1) W przypadku wystąpienia zdarzenia z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, pracownik, który zauważył objawy niekontrolowanego wydostawania się materiału niebezpiecznego, tj. wyciek, ulatnianie oparów, powinien niezwłocznie (w dostępny sposób) powiadomić o powyższym:
 - Osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
 - Państwową Straż Pożarną
 - Kierownika rozlewni gazu płynnego bocznicy kolejowej „Chróścina”a następnie oddalić się na bezpieczną odległość od źródła zagrożenia, poruszając się prostopadłe do kierunku wiatru, lub pod wiatr.
- 2) Zawiadomienie powinno zawierać możliwie najwięcej informacji, minimalne to:
 - czas i miejsce zdarzenia (np. umiejscowienie wagonu w składzie manewrowym, nr torów,
 - objawy zdarzenia (wyciek, ulatnianie się, pożar) i rozmiar awarii (wyciek kropelkowy, strumieniowy, wybuch),
 - rodzaj wagonu,
 - oznakowanie wagonu (numery na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej, nalepki ostrzegawcze,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

- napisy), - drogi dojazdowe do miejsca zdarzenia,
- nazwisko i numer telefonu
- 3) Brak informacji o niektórych danych nie powinien opóźniać zgłoszenia.
- 4) Dowódca przybyłej na miejsce zdarzenia jednostki Państwowej Straży Pożarnej obejmuje kierownictwo w zakresie prowadzonej akcji ratowniczej, w tym decyduje o manewrowaniu uszkodzonym wagonem z towarem niebezpiecznym.
- 5) We wszystkich działaniach należy mieć na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo własne:
- ostrzeż osoby znajdujące się w strefie zagrożenia!
 - zachować spokój !
 - unikaj kontaktu z rozlewiskiem, chmurą spalinami lub dymem !
 - nie wahaj się wzywać pomocy; czekanie na pomoc jest często jedyną prawidłową drogą działania !
- 6) W przypadku zaistnienia poważnego wypadku lub incydentu powinien być sporządzony raport o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych, zgodnie z 1.8.5 RID/Zał. 2 który należy przesłać do Urzędu Transportu Kolejowego (UTK)

7. Oznakowanie pomarańczowymi tablicami identyfikacyjnymi i pasami wyróżniającymi:

- 1) Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej na każdej ścianie bocznej wagonu , ładownego lub próżnego nie oczyszczonego:
- wagonu-cysterny,
 - wagonu-baterii,
 - wagonu z cysternami odejmowanymi,
 - kontenera-cysterny,
 - wieloelementowego kontenera do gazu (MEGC),
 - cysterny przenośnej,
 - wagonu do przewozu towaru luzem,
 - kontenera małego lub wielkiego do przewozu towaru luzem.
- 2) Nadawca może umieścić taką tablicę także na wagonie z całowagonowym ładunkiem sztuk przesyłki tego samego towaru.
- 3) Pomarańczowa tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym, wymiarach: 40cm (podstawa) i 30cm (wysokość) (z tolerancją $\pm 10\%$), z czarnym pasem na obwodzie i w połowie tablicy. Wykonana może być w postaci: płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia. Wysokość cyfr - 100 mm, grubość linii i cyfr - 15 mm.



- 4) Licznik - numer identyfikacyjny zagrożenia (2 lub 3 cyfry), który w określonych przypadkach może być poprzedzony literą „X” - patrz 5.3.2.3 RID/Zał. 2.
- 5) Mianownik - numer identyfikacyjny towaru UN (4 cyfry) - patrz dział 3.2 tabela A RID/Zał. 2.
- 6) Znaczenie cyfr w numerze identyfikacyjnym zagrożenia:
- 2** wydzielanie się gazu spowodowane ciśnieniem lub reakcją chemiczną
 - 3** zapalność materiałów ciekłych (par) i gazów lub materiał ciekły samonagrzewający się
 - 4** zapalność materiałów stałych lub materiał stały samonagrzewający się

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

- 5 działanie utleniające
- 6 działanie trujące lub niebezpieczeństwo zakażenia
- 7 działanie promieniotwórcze
- 8 działanie żrące
- 9 zagrożenie samorzutną gwałtowną reakcją

8. Oznakowanie nalepkami ostrzegawczymi:

- 1) Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić:
 - o nalepki ostrzegawcze na:
 - sztukach przesyłek,
 - DPPL,
 - opakowaniach dużych, kontenerach małych.
 - duże nalepki ostrzegawcze na obu ścianach bocznych:
 - wagonów-cystern,
 - wagonów-baterii,
 - wagonów z odejmowalnymi zbiornikami, innych rodzajach wagonów niż w/w.
 - duże nalepki ostrzegawcze na obu ścianach bocznych i obu ścianach czołowych:
 - wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC), cystern przenośnych, kontenerów-cystern,
 - kontenerów wielkich.
- 2) Nalepki powinny być odporne na oddziaływanie warunków atmosferycznych bez znaczącej utraty swojej jakości.
- 3) Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu. Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione oznakowania odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.
- 4) Wymiary nalepek:
 - nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 100 mm,
 - duża nalepka ostrzegawcza - romb o boku minimum 250 mm (nalepki mogą być zmniejszone do wymiaru boku 150 mm).
- 5) Na przesyłkach z towarami niebezpiecznymi, które pod względem oznakowania muszą odpowiadać również przepisom dotyczącym innych rodzajów transportu (np. w przewozach promowych), powinny być umieszczone dodatkowo nalepki ostrzegawcze odpowiadające postanowieniom tych przepisów (np. morskich).

9. Towary wysokiego ryzyka (TWR) i materiały szczególnie niebezpieczne (MSN)

1. Towary wysokiego ryzyka są to towary niebezpieczne, które w przypadku użycia ich do celów terrorystycznych mogą spowodować wyjątkowo duże straty osobowe i materialne.
2. Przy przewozie tych towarów należy przestrzegać przepisów wymienionych w dziale 1.10 Regulaminu RID, a w szczególności sporządzić plany bezpieczeństwa dla tych przewozów, oraz przeprowadzić niezbędne szkolenia personelu wykonującego takie przewozy.
3. Do towarów wysokiego ryzyka (TWR) zalicza się towary wymienione w tablicy nr 1, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tej tablicy.
4. Dla bocznic opracowany jest oddzielny Plan zapewnienia bezpieczeństwa dla towarów wysokiego ryzyka, z procedurami stanowiskowymi. Z planem tym winni się zaznajomić wszyscy wymieni tam pracownicy.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

Tablica nr 1 - Wykaz towarów wysokiego ryzyka (TWR)

Do TWR zalicza się towary wymienione w tabeli nr 1, jeżeli są przewożone w ilościach większych niż określone w tej tabeli.

Klasa	Pod- klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna [litry] ^{c)}	Luzem [kg] ^{d)}	Sztuki przesyłki [kg]
1	1.1	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.2	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	a)	a)	0
	1.3	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500.	a)	a)	0
	1.5	materiały wybuchowe lub przedmioty z materiałem wybuchowym	0	a)	0
2		gazy zapalne (kody klasyfikacyjne zawierające tylko literę F)	3000	a)	b)
		gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), za wyjątkiem pojemników aerozolowych	0	a)	0
3		materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)
		materiały ciekłe wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1		materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3		materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1		materiały utleniające grupy pakowania I	3000	a)	b)
		nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1		materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
6.2		materiały zakaźne kategorii A	a)	a)	0
7		materiały promieniotwórcze	3000 Ai (w postaci specjalnej) lub 3000 Azw w opakowaniach Typ B lub Typ c		
8		materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

Tablica 2 - Wykaz materiałów szczególnie niebezpiecznych (MSN)

L-P	Nazwa materiału	Klasa RID	Kod klasyfikacyjny	Grupa pakowania	Numer identyfikacyjny zagrożenia	Numer nalepki ostrzegawczej
					Numer identyfikacyjny towaru	
1.	Akrylonitryl, stabilizowany	3	FT1	I	336/1093	3+6.1
2.	Amoniak, bezwodny	2	2TC		268/1005	2.3+8+13
3.	Bromowodór, bezwodny	2	2TC		268/1048	2.3+8+13
4.	Chlor	2	2TC		268/1017	2.3+8+13
5.	Chlorek winylu, stabilizowany	2	2F		239/1086	2.1+13
6.	Cyjanowodór, stabilizowany Cyjanowodór, stabilizowany Cyjanowodór, roztwór w alkoholu Cyjanowodór, roztwór wodny (kwas cyjanowodorowy)	6.1	TF1	I	663/1051	6.1+3
			TF1	I	663/1614	6.1+3
			TF1	I	663/3294	6.1+3
			TF1	I	663/1613	6.1+3
7.	Mieszanina przeciwstukowa do paliw silnikowych	6.1	T3	I	66/1649	6.1
8.	Ditlenek siarki	2	2TC		268/1079	2.3+8+13
9.	Fluor, sprężony	2	1TOC		265/1045	2.3+5.1+8
10.	Fluorowodór, bezwodny	8	CT1	I	886/1052	8+6.1
11.	Fosgen	2	2TC		268/1076	2.3+8+13
12.	Kwas chlorosulfonowy	8	C1	I	X88/1754	8
13.	Kwas siarkowy, dymiący	8	CT1	I	X886/1831	8+6.1
14.	Siarkowodór	2	2TF		263/1053	2.3+2.1+13
15.	Tlenek etylenu Tlenek etylenu z azotem Tlenek etylenu i ditlenek węgla, mieszanina		2TF		263/1040	2.3+2.1
			2TF		263/1040	2.3+2.1+13
			2TF		263/3300	2.3+2.1+13

10. Zasady wypełniania listu przewozowego

List przewozowy w komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami działu 5.4 Regulaminu RID.

Wagony ładowne

W liście przewozowym powinny być podane następujące dane:

- numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
- określona oficjalna nazwa przewozowa, według 3.1.2, i o ile dotyczy (patrz 3.1.2.8.1) uzupełniona nazwą techniczną (patrz 3.1.2.8.1.1);
- kod klasyfikacyjny dla materiałów i przedmiotów klasy 1, zgodnie z zapisem w dziale 3.2, tabela A,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

- kolumna 3b;
- d) W przypadku, gdy w dziale 3.2, tabela A, kolumna 5, podano numer wzorów nalepek inne niż 1, 1.4, 1.5, 1.6, 13 i 15, muszą te wzory być podane w nawiasie po kodzie klasyfikacyjnym;
 - e) numer klasy „7” dla materiałów promieniotwórczych klasy 7;
 - f) numery wzorów nalepek podane w dziale 3.2, tabela A, kolumna 5, dla materiałów i przedmiotów pozostałych klas, z wyjątkiem nalepki dotyczącej manewrowania według wzoru nr 13. W przypadku, gdy podano więcej numerów wzorów nalepek ostrzegawczych, numery następujące po pierwszym numerze, powinny być podane w nawiasie. Dla materiałów i przedmiotów, dla których w dziale 3.2 tabela A, kolumna 5 nie podano numerów nalepek ostrzegawczych, podaje się zamiast tego klasę zgodnie z kolumną 3a;
 - g) grupę pakowania (jeżeli jest przyporządkowana w Tabeli A w kolumnie 4), którą mogą poprzedzać litery „GP” skrót wyrazów „grupa pakowania”, (w komunikacji międzynarodowej: w języku niemieckim „VG”, w języku francuskim „GE”),
 - h) liczba i opis sztuk przesyłek,
 - i) za wyjątkiem próżnych nie oczyszczonych środków opakowania, ilość całkowita każdego towaru niebezpiecznego z różnym numerem UN, różną oficjalną nazwą przewozową lub różną grupę pakowania (jako objętość względnie jako masa brutto lub netto),
 - j) nazwa i adres nadawcy,
 - k) nazwa i adres odbiorcy,
 - l) wyjaśnienie odpowiednio do postanowień umowy szczególnej,
 - m) numer identyfikacyjny zagrożenia.

Dozwolona jest następująca kolejność zapisu w liście przewozowym:

- a) -> b) ->c) -> d) -> j) lub j) —> b) —> c) —> a) —d)

Przykład:

336, UN 1230 METANOL, 3 (6.1), GP II.

W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.

Wagony i opakowania próżne nie oczyszczone

Określenie w liście przewozowym powinno zawierać:

- a) nazwę próżnej jednostki transportowej (zgodnie z pkt. 5.4.1.1.6 RID),
- b) wyrazy „OSTATNI ŁADUNEK”,
- c) numer identyfikacyjny zagrożenia,
- d) numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
- e) oficjalną nazwę przewozową
- f) numer nalepki ostrzegawczej lub klasę towaru,
- g) grupę pakowania, którą mogą poprzedzić litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”.

Przykład:

PRÓŻNY WAGON - CYSTERNA, OSTATNI ŁADUNEK: 80, UN 1830 KWAS SIARKOWY, 8, GP II.

W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.

W przypadku przewozu próżnych nie oczyszczonych wagonów, pojazdów, MEGO do czyszczenia lub naprawy, w liście przewozowym należy zamieścić uwagę o treści: „Przewóz zgodny z 4.3.2.4.3” lub „Przewóz zgodny z 7.5.8.1”.

List przewozowy w komunikacji SMGS powinien być wypełniony zgodnie z rozdziałem IV i VI Załącznika 2 do Umowy SMGS.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

Rubryki listów przewozowych przeznaczone dla zapisów o ładunku niebezpiecznym:

List przewozowy w komunikacji	Nazwa materiału rubryka nr	Znak „X” rubryka nr
Krajowy	13	13
Międzynarodowy CIM	31	32
Międzynarodowy SMGS	11	50

W komunikacji międzynarodowej zapis w języku polskim należy uzupełnić:

- zapis w języku niemieckim lub francuskim - list CIM,
- zapis w języku rosyjskim - list SMGS.

11. Regulamin RID Tekst Regulaminu RID 2005 podzielony jest na 7 części:

1. Przepisy ogólne - adresowane do wszystkich uczestników przewozu;
2. Klasyfikacja - adresowana do producentów materiałów niebezpiecznych oraz ich nadawców;
3. Wykaz materiałów niebezpiecznych, przepisy specjalne jak również wyłączenia w związku z przewozem materiałów niebezpiecznych zapakowanych w ilościach ograniczonych - adresowana do nadawców i przewoźników;
4. Użytkowanie opakowań, dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), opakowań dużych, cystern przenośnych, zbiorników metalowych i kontenerów cystern z tworzywa sztucznego wzmocnionych włóknom - adresowana do nadawców i przewoźników;
5. Procedury ekspedycyjne - adresowane do nadawców;
6. Budowa i przepisy dotyczące opakowań, dużych pojemników do przewozu luzem (DYPL), opakowań dużych, cystern przenośnych, cystern metalowych i kontenerów cystern z tworzywa sztucznego wzmocnionych włóknom. Wymagania dla konstruowania i badań opakowań, dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), opakowań dużych i cystern - adresowana do producentów (projektantów) opakowań i cystern, dozoru technicznego (jednostek badawczych i dopuszczających);
7. Przepisy o warunkach przewozu, załadunku, wyładunku, manipulowania ładunkiem - adresowana do nadawców, załadowców, przewoźników i odbiorców materiału niebezpiecznego.
8. Każda część zawiera kompletny zbiór wymagań z jednej wydzielonej dziedziny (np. klasyfikacji, procedur wysyłkowych) i adresowana jest do określonej grupy użytkowników.
Części podzielone są na: działy, rozdziały i podrozdziały (a w koniecznych przypadkach dalej na: punkty, podpunkty, litery, itp.). Dla zachowania czytelności tekstu, numery umieszczone są na wolnych marginesach stron - podobnie jak poprzednio liczby marginesowe.

12. Pasy wyróżniające na cysternach.

Wagony kolei 1435 mm (5.3.5 RID). Wagony -cysterny przeznaczone dla przewozu gazów skroplonych, skroplonych silnie schłodzonych lub rozpuszczonych, oznacza się nie odblaskowym pasem barwy pomarańczowej szerokości około 30 cm, który otacza zbiornik na wysokości osi podłużnej zbiornika.

13. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.

1. Szkolenia pracowników uczestniczących w procesie obsługi urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych ustalone w terminach określonych przez kierownika bocznic mogą być prowadzone wyłącznie przez osoby posiadające stosowne uprawnienia.
2. W szkoleniu okresowym muszą uczestniczyć pracownicy bocznic wskazani w pkt 1.
3. Częstotliwość szkoleń ustala nadzorujący bocznic.
4. Kwalifikacje pracowników uczestniczących w obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych tj. uprawnienia TDT w grupie: Urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych do materiałów niebezpiecznych w kategorii: III NO w zakresie: Klasa 2 wg RID

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓSCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ IX

9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY

9.1. REMONTY. KONSERWACJA I UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY

1. Oględziny, konserwacja, utrzymanie i przeprowadzanie badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym wykonywane jest przez użytkownika bocznicy w oparciu o zatwierdzone przez Prezesa Zarządu DragonGaz Sp. z o.o. przepisy wewnętrzne bocznicy, dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej obowiązujące na tej bocznicy.
2. Utrzymanie bocznicy w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do użytkownika.
3. Utrzymanie toru nr.101 od rozjazdu nr.101 do wykojownicy wk102 oraz rozjazdu nr. 301, wykojownicy wk 101 i wk102 i urządzeń zabezpieczenia sterowania ruchem kolejowym, tj. zamka zwrotnicowego zwrotnicy rozjazdu nr 301(rozjazd odgałęziający bocznice) zamka wykojownicy wk101, wk 102 , zlokalizowany poza bocznica kolejowa na terenie PKP PLK S.A. oraz ich kluczy jest w zarządzie i utrzymywany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
4. Utrzymanie toru nr.101 od wykojownicy wk102 do km.0,524 i tor nr.401 od rozjazdu nr.401 do km.0103 oraz rozjazdu nr. 401, dzierżawiny na podstawie umowy od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i utrzymywany przez użytkownika bocznicy „Chróstina” zarządzanej przez DragonGaz Sp. z o.o. Wrocław.
5. Utrzymanie toru nr.101 od km.0,524 do km.0,692, dzierżawiny na podstawie umowy od PKP ZGN Wrocław i utrzymywany przez użytkownika bocznicy „Chróstina”
6. Utrzymanie toru nr.401 od km.0,103 do km.0,148, dzierżawiny na podstawie umowy od Gminy Skorogoszcz i utrzymywany przez użytkownika bocznicy „Chróstina”
7. Przegląd stanu technicznego torów i urządzeń infrastruktury kolejowej dzierżawionej przez spółkę „DragonGaz” wskazanych w pkt.4 należy do obowiązku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonywany jest na zasadach określonych Ustawą Prawo Budowlane (tekst jednolity .Dz. U. z 2019r.poz1186 z późn. zm.).
8. Oględziny, konserwacja, utrzymanie, remonty, przeprowadzanie badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicy oraz obchody torów wykonywane są przez wyspecjalizowane podmioty na podstawie zlecenia przez użytkownika bocznicy a pracownicy tych podmiotów posiadają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania czynności na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wg wymogów spełniających warunki określone w ustawie z dnia 28.03.2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. .U. z 2019r.poz.710) i wydanych na jej podstawie przepisów wewnętrznych użytkownika bocznicy.
9. Przegląd stanu technicznego torów i urządzeń na bocznicy należy do obowiązku użytkownika bocznicy i wykonywany jest na zasadach określonych Ustawą Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz. .U. z 2019.poz 1186 z późn.zm.)
10. Obchody torów, oględziny i konserwację wszystkich rozjazdów na bocznicy przeprowadzane są przez podmioty jak wskazano w ppkt. 8 według zasad określonych w zatwierdzonych przez Prezesa Spółki przepisach wewnętrznych utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy, o uszkodzeniach i usterkach w torach i rozjazdach, urządzeniach sterowania ruchem kolejowym uszkodzeniach wskaźników, pracownicy stwierdzający uszkodzenia powiadamiają nadzorującego.
11. Dokumentacja techniczna związana z utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicy przechowywana jest u nadzorującego bocznice.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ X

10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW

10.1. KWALIFIKACJE. SZKOLENIA PRACOWNIKÓW I BADANIA LEKARSKIE

1. Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej (ustawiacze, manewrowi, maszyniści) powinni spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych pojazdów kolejowych (tekst jednolity. Dz. U. z 2015 poz. 46 z późn. zm.) i podlegać badaniom okresowym przeprowadzanych przez medycynę pracy, w terminach określonych w tym załączniku.
2. W aktach osobowych każdego pracownika powinny znajdować się uwierzytelnione odpisy:
 - 1) świadectwa złożonego egzaminu kwalifikacyjnego,
 - 2) prawo kierowania pojazdem szynowym (drużyna trakcyjna),
 - 3) upoważnienie (manewrowy/ustawiacz).
 - 4) toromistrz
3. Przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania czynności pracownicy jak pkt.1 powinni być poddani egzaminowi autoryzacyjnemu ze znajomości warunków lokalnych bocznic.
4. Pracownicy związani bezpośrednio z pracą manewrową (przetaczaniem taboru) oraz czynnościami ładunkowymi przed dopuszczeniem do samodzielnego wykonywania obowiązków powinni być zapoznani z postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz przepisów wewnętrznych w zakresie właściwym dla określonego stanowiska pracy.
5. Przyjęcie do wiadomości postanowień Regulaminu pracy bocznicy pracownicy bocznicy powinni potwierdzić przez złożenie podpisu na wykazie przyjęcia do wiadomości włączonym do niniejszego Regulaminu.

10.2. WYMOGI KWALIFIKACYJNE PRACOWNIKÓW TRANSPORTU KOLEJOWEGO

1. Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym musi znać i przestrzegać przepisy wewnętrzne właściwe dla określonego stanowiska pracy i instrukcji w zakresie BHP, obowiązujących na zajmowanym stanowisku.
2. Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia, a także egzaminy kwalifikacyjne na dane stanowisko
3. Wymogi pod względem egzaminów kwalifikacyjnych:
 - 1) ustawiacz - egzamin kwalifikacyjny dla ustawiacza;
 - 2) manewrowy- egzamin kwalifikacyjny dla manewrowego;
 - 3) toromistrz -dróżnik obchodowy – egzamin kwalifikacyjny , wewnętrzny dla dróżnika obchodowego

10.3. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW. EGZAMINY. STOSOWNA DOKUMENTACJA

1. Szkoleniom okresowym podlegają pracownicy związani z ruchem kolejowym:
 - 1) ustawiacz;
 - 2) manewrowy;
 - 3) toromistrz, dróżnik obchodowy.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

2. Szkolenia okresowe ustalone w terminach określonych przez kierownika bocznicy mogą być prowadzone wyłącznie przez osoby posiadające stosowne uprawnienia
3. W szkoleniu okresowym muszą uczestniczyć pracownicy bocznicy wskazani w ppkt 1 oraz inni pracownicy związani z transportem kolejowym wg uznania użytkownika bocznicy.
4. Częstotliwość szkoleń ustala nadzorujący bocznice.
5. Obecność na szkoleniach okresowych dla pracowników bocznicy określonych w ppkt 1 jest obowiązkowa. Nie uczestnictwo w szkoleniu kwalifikuje do złożenia dodatkowego egzaminu sprawdzającego z zagadnień omawianych na szkoleniach okresowych.
6. Bez aktualnych egzaminów i szkoleń nie wolno dopuścić pracownika do wykonywania czynności związanych z ruchem kolejowym.
7. Dokumentacja szkoleniowa przechowywana jest u nadzorującego bocznice i zawiera:
 - 1) dziennik szkolenia pracowników,
 - 2) lista obecności na szkoleniach,
 - 3) zbiór rejestrów egzaminów.

10.4. BADANIA LEKARSKIE

1. Pracownicy związani z ruchem kolejowym podlegają badaniom okresowym w następujących terminach:
 - 1) ustawiacz - raz w roku bez względu na wiek;
 - 2) manewrowy - raz w roku bez względu na wiek;
 - 3) toromistrz-dróżnik obchodowy - według wymogu
2. Wyniki badań lekarskich powinny znajdować się w aktach osobowych pracowników.
3. Bez ważnego, pozytywnego wyniku badania lekarskiego, nie można pracownika dopuścić do wykonywania czynności związanych z ruchem kolejowym.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ XI

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY

11.1. KIEROWANIE PRACĄ I SPRAWOWANIE NADZORU NAD WYKONYWANIEM PRACY MANEWROWEJ

1. Zadania organizowania, sprawowania nadzoru nad pracą transportu kolejowego, manewrów, czynności ładunkowych, stanu technicznego infrastruktury kolejowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicę należą do nadzorującego bocznice.
2. **Ogólny nadzór nad bocznice sprawuje Kierownik Rozlewni Gazu Płynnego Chróścina Nyska .**
3. Nadzorujący bocznice posiada obowiązki i kompetencje jakie zgodnie z postanowieniami zatwierdzonych przez Prezesa DragonGaz Sp. z o.o., Przepisów wewnętrznych prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji i utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicę" należą do nadzorującego pracy bocznicy w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego.
4. Do zakresu podstawowych obowiązków nadzorującego bocznice należą m.in. sprawy:
 - 1) zapewnienia bezpiecznych warunków pracy na wszystkich stanowiskach, jakie są wyznaczone do pracy manewrowej na bocznicę zgodnie z niniejszym Regulaminem i obowiązującymi wewnętrznymi przepisami;
 - 2) organizowanie i nadzorowanie pracy manewrowej;
 - 3) znajomości i egzekwowania przestrzegania przepisów wewnętrznych regulujących sprawę w zakresie pracy manewrowej;
 - 4) znajomości i egzekwowania przestrzegania instrukcji stanowiskowej opróżniania lub napełniania gazu płynnego cystern kolejowych przez pracowników transportu kolejowego;
 - 5) znajomości i egzekwowania przestrzegania instrukcji bhp i p-pożarowych przez pracowników transportu kolejowego;
5. Nadzorującemu bocznice w stosunku do podległych mu pracowników przysługuje prawo wydawania poleceń dotyczących bezpiecznego prowadzenia pracy manewrowej na bocznicę oraz realizacji zadań w zakresie jej organizacji.

11.2. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW BOCZNICY ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM

1. Obowiązki ustawiacza(przewoźnika kolejowego)

- 1) Obsada drużyny manewrowej przewoźnika i obowiązki maszynisty lokomotywy wskazane są w przepisach wewnętrznych przewoźnika kolejowego na bocznicę „Chróścina” należy:
- 2) Manewry na bocznicę kierujący manewrami ustawiacz może wykonywać w danym momencie za pomocą jednego środka przemieszczania taboru.
- 3) W czasie obsługi torów zdawczo - odbiorczych bocznicy przez drużynę i lokomotywę przewoźnika wszelkie ruchy manewrowe na bocznicę mogą być dokonywane tylko na polecenie ustawiacza przewoźnika, który na czas obsługi bocznicy staje się kierownikiem manewrów na bocznicę.
- 4) W czasie dokonywania obsługi torów zdawczo-odbiorczych bocznicy, ustawiacz przewoźnika zobowiązany jest do współpracy z magazynierem bocznicy w zakresie zdawania i przyjmowania

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

- wagonów.
- 5) Przed przystąpieniem do pracy manewrowej do podstawowych obowiązków ustawiacza, jako kierownika manewrów na bocznicę należy m. in.:
- a) zgłoszenie swej obecności kierownikowi rozlewni gazu płynnego bocznicę ;
 - b) zapoznanie się z informacjami o zakresie wykonanych pracach manewrowych na bocznicę;
 - c) zapoznanie się z poleceniami nadzorującego manewry i operatywnym planem pracy manewrowej ustalonym przez nadzorującego manewry;
 - e) obejście terenu bocznicę niezależnie od manewrowego i przekonanie się osobiście o sytuacji ruchowej i taborowej na torach bocznicę, w tym sprawdzenie, zajętości torów i ukresów, sposobu zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem oraz stanu prac ładunkowych przy wagonach;
 - f) sprawdzenie stan łączności wykorzystywanej w czasie pracy manewrowej na bocznicę, ilości płóz hamulcowych oraz oświetlenia zewnętrznego torów bocznicę;
 - h) przekonanie się czy nie ma wagonów przetrzymanych ponad ustalony czas ich załadunku, lub też wagonów wykolejonych lub uszkodzonych;
 - i) ustalenie przed rozpoczęciem manewrów, planu pracy manewrowej i zapoznanie z nim maszynisty lokomotywy oraz pracowników drużyny manewrowej;
 - j) upewnienie się, czy nie ma jakichkolwiek przeszkód do uruchomienia taboru.
- 6) W czasie wykonywania pracy manewrowej, do obowiązków ustawiacza należy m. in. należy:
- a) kierowanie podległym zespołem manewrowym, w tym wyznaczenie manewrowego do sprzęgania i rozłączania przetwarzanego taboru, pilotowania jazd manewrowych, zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem, obsługi zwrotnic przypisanych do obsługi drużynie manewrowej;
 - b) obsługa punktów ładunkowych bocznicę, w tym szczególności podstawianie i zabieranie wagonów na miejsca ładunkowe oraz popychanie lub podciąganie wagonów na miejsca ładunkowe;
 - c) ścisła współpraca z pracownikami grupy ładunkowej;
 - d) przyjmowanie i zdawanie wagonów magazynierowi bocznicę na punkcie zdawczo - odbiorczym bocznicę;
 - e) w razie zaistnienia wypadku, udzielenie pomocy poszkodowanym i natychmiastowe powiadomienie o nim kierownika bocznicę i ewentualne wezwanie pogotowia ratunkowego, straży pożarnej.
- 7) Po zakończeniu pracy manewrowej, kierujący manewrami powinien sprawdzić czy wagony na bocznicę znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem, a przy przekazywaniu informacji następnej zmianie, należy powiadomić kierującego manewrami o aktualnej sytuacji ruchowej, taborowej i ewentualnych trudnościach w wykonywaniu pracy.
- 8) Ustawiacz jako kierujący manewrami ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczne, celowe terminowe wykonywanie pracy manewrowej na bocznicę, zgodnie przepisami wewnętrznymi i niniejszego Regulaminu.

2. Obowiązki manewrowego(przewoźnika kolejowego)

- 1) Manewrowy przed przystąpieniem do pracy powinien obejść wyznaczone mu przez ustawiacza tory i sprawdzić:
- a) które tory są wolne oraz jakie jest zajęcie torów zajętych;
 - b) czy wagony są podpychane i połączone na sprzęgi ciągłowe;
 - c) czy tabor nie znajduje się poza granicami ukresów;
 - d) czy nie ma toru lub rozjazdu zamkniętego dla ruchu;
 - e) czy wagony są właściwie zabezpieczone przed zbiegnięciem, czy pod kołami nie ma zbędnych płóz, klinów lub innych przedmiotów, który mogłyby spowodować wykolejenie taboru;
 - f) czy na torach nie znajduje się tabor wykolejony lub z ładunkiem wymagającym szczególnego nadzoru i ostrożności;
 - g) czy płozy, kliny i inne przybory służące do zabezpieczenia taboru znajdują się we właściwych miejscach i w odpowiedniej ilości oraz stanie;
 - h) czy przejazdy są wolne od taboru;
 - i) czy punkty świetlne w miejscach wykonywania pracy manewrowej na bocznicę działają należycie;
 - j) czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ludzi i taboru.
- 3) Do podstawowych obowiązków manewrowego na bocznicę należy:

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

- a) sprzęganie i rozprzęganie taboru;
 - b) przestawianie na polecenie ustawiacza zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez drużynę manewrową-
 - c) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych;
 - d) zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem;
 - e) natychmiastowe zatrzymanie jadącego taboru, gdy zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ludzi, pracy, wykolejenie względnie uszkodzenie wagonów lub przesyłki;
 - f) przestrzeganie postanowień obowiązujących przepisów wewnętrznych, instrukcji, niniejszego Regulaminu, a także poleceń i zarządzeń zwierzchników o ile nie zagrażają one bezpieczeństwu ruchu.
- 4) Manewrowy w czasie wykonywania pracy manewrowej:
- a) powinien znajdować się po stronie kierującego manewrami, tak aby byli po tej samej stronie taboru i mogli się wzajemnie obserwować, ale pod warunkiem, że przebywanie to nie zagraża bezpieczeństwu osobistemu pracowników (rampa, ogrodzenie, zabudowania, filary, brama, łuki, urządzenia ładunkowe itp.);
 - b) odpowiada za prawidłowe ustawienie zwrotnic obsługiwanych przez siebie;
 - c) przy przekładaniu zwrotnic powinien być obrócony przodem lub bokiem do toru i ustawić się w bezpiecznej odległości od taboru poza skrajnią taboru;
 - d) podawać sygnały manewrowe samodzielnie w następujących przypadkach:
 - przy dojeżdżaniu do wagonów, które manewry ma połączyć;
 - jeżeli manewry wykonuje jednoosobowo;
 - celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa;
 - e) manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego stanowiska pracy bez zgody ustawiacza;
 - f) po zakończonej pracy manewrowej powinien nastawić do położenia zasadniczego wszystkie zwrotnice przekładane ręcznie przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszego Regulaminu.
- 5) Przed zakończeniem pracy manewrowy powinien dokonać:
- a) sprawdzenia, czy wagony stoją w granicach ukresów;
 - b) sprawdzenia zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem i ewentualnego zabezpieczenia wagonów niezabezpieczonych;
 - c) zawieszenia nie użytych sprzęgów hamulcowych i sprzęgów śrubowych na wsporniki;
 - d) założenia w odpowiednim miejscu nie użytych do zabezpieczenia płóz hamulcowych, sprawdzenia ich stanu i przynależności, a w wypadku stwierdzenia płozy uszkodzonej, odłożenie w wyznaczone miejsce (magazyn) w sposób uniemożliwiający ponowne jej użycie.

3. Obowiązki prowadzący pojazd kolejowy(przewoźnika kolejowego).

- 1) Obsada lokomotywy przewoźnika i obowiązki maszynisty lokomotywy(prowadzącego pojazd kolejowy) wskazane są w przepisach wewnętrznych przewoźnika kolejowego na bocznicę „Chróścina” należy:
 - a) przestrzeganie postanowień obowiązujących przepisów wewnętrznych, instrukcji, niniejszego Regulaminu,
 - b) stosowanie się do poleceń kierującego manewrami w czasie wykonywania manewrów;.
- 2) Przed rozpoczęciem wykonywania jazdy manewrowych maszynista ma obowiązki:
 - a) zapoznać się z wydanymi poleceniami i zarządzeniami dotyczącymi pracowników transportu kolejowego bocznicę w celu zachowania szczególnej ostrożności na rozlewni gazu płynnego na bocznicę;
 - b) upewnić się, czy pojazd trakcyjny jest sprawny technicznie;
 - c) dokonać oględzin zewnętrznych lokomotywy;

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

- 4) W czasie wykonywania jazdy manewrowych maszynista obowiązany jest:
 - a) bacznie obserwować sygnały, ściśle stosować się do nich oraz zwracać uwagę na prowadzony skład manewrowy;
 - b) podczas jazdy obserwować drogę przebiegu, stan toru, po którym prowadzi skład manewrowy i w miarę możliwości ruch pojazdów kolejowych na sąsiednich torach;
 - c) w razie zauważenia jakiegokolwiek zagrożenia bezpieczeństwa wykonywanych ruchów manewrowych podawać sygnały ostrzegawcze, ewentualnie zatrzymać prowadzony skład;
 - d) w żadnym przypadku nie przekraczać prędkości jazdy manewrowych ustalonych w przepisach wewnętrznych oraz w niniejszym Regulaminie.
- 5) Maszynista obowiązany jest niezwłocznie rozpocząć hamowanie w celu zatrzymania składu m. in. w następujących przypadkach:
 - a) uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę;
 - b) na sygnał „STÓJ” podawany jakimkolwiek sposobem;
 - c) po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”;
 - d) jeżeli pomimo podawanych sygnałów „Baczność” nie usuwają się z toru ludzie;
 - e) dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze, uniemożliwiającej przejazd.
4. Obowiązki pracowników dokonujących czynności ładunkowych.
 - 1) Bezpieczne wykonywanie czynności ładunkowych;
 - 2) Obsługę urządzeń ładunkowych zgodnie z zasadami bhp;
 - 3) Współpraca z ustawiaczem przewoźnika w zakresie organizacji czynności ładunkowych i bezpieczeństwa osób, urządzeń ładunkowych oraz taboru kolejowego.
 - 4) Do podstawowych obowiązków zespołów ładunkowych bocznic, należy m. in.:
 - a) zapoznanie się z planem pracy ładunkowej;
 - b) sprawdzenie sposobu zabezpieczenia wagonów przed przemieszczeniem się na czas trwania prac ładunkowych przy wagonach zgodnie z instrukcją stanowiskową opróżniania lub napełniania cystern kolejowych.
 - c) sprawdzenie stanu oświetlenia zewnętrznego punktu ładunkowego;
 - d) upewnienie się przed napełnianiem lub opróżnianiem gazem płynnym czy nie ma wagonów cystern uszkodzonych;
 - e) na czas wykonywania manewrów nie wykonywać czynności ładunkowych i upewnienie się o zabezpieczeniu urządzeń ładunkowych i oddaleniu się na bezpieczną odległość od przetaczanego taboru tych urządzeń oraz pracowników związanych z tymi czynnościami
 - f) pozamykania spustu dolnego wagonów cystern oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników bocznic.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ XII

12. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU KOLEJOWEGO NA TORACH BOCZNICY LUB WYPADKU Z LUDŹMI

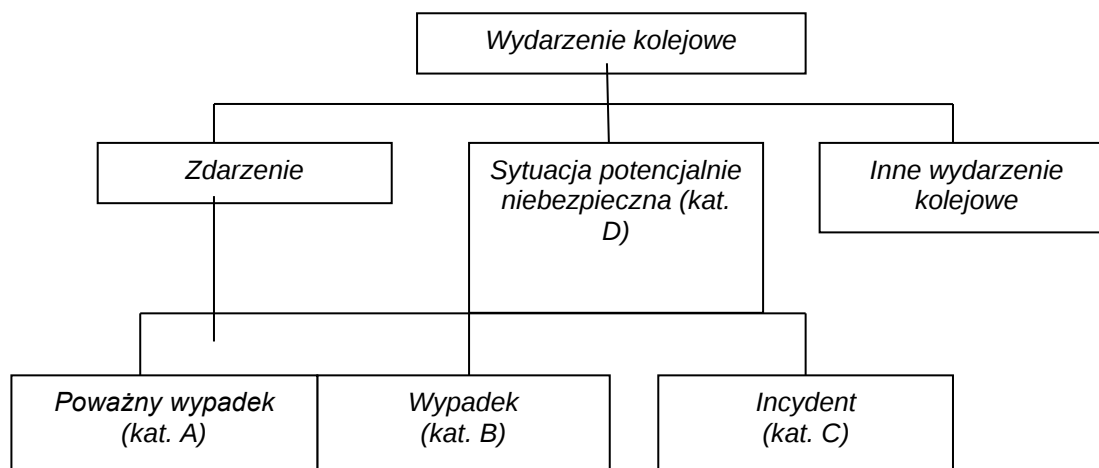
12.1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Regulacje wewnętrzne dotyczące postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na bocznicach kolejowych, użytkownik bocznic posiada własne wewnętrzne przepisy które wskazane są w pkt.1.7.ppkt 4 regulaminu pracy bocznic.
2. Jednolity i prawidłowy tryb postępowania po zaistnieniu zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej oraz poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez ustalenie i wykonywanie wniosków zapobiegawczych przyjętych przez komisje kolejowe, określono instrukcją która wymieniona jest w pkt.1.7.ppkt.4 regulaminu pracy bocznic.
3. Instrukcja określa szczegółowe zasady powiadamiania o zdarzeniach i sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, tryb powoływania i pracy komisji kolejowych, reguły kwalifikacji zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych oraz zasady dokumentowania prowadzonych postępowań.
4. Określony w instrukcji tryb zgłaszania, analizowania, badania oraz podejmowania środków zapobiegawczych po wystąpieniu sytuacji potencjalnie niebezpiecznych stanowi wypełnienie przez użytkownika bocznic postanowień Urzędu Transportu Kolejowego ujętej w wytycznych syg. DN-WPZ.49.25.2016.1.EW
5. W sprawie zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dla ruchu kolejowego na styku dróg kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. a bocznicą należy przestrzegać postanowień zawartych w załączniku nr 4 niniejszego regulaminu.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

12.2 POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZGŁOSZENIA O WYPADKU

SCHEMAT POJĘCIOWY WYDARZEŃ KOLEJOWYCH:



1. Pracownicy boczniccy są zobowiązani osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, niezwłocznie zgłosić zdarzenie, używając wszelkich dostępnych środków:
 - 1) Kierownikowi rozlewni gazu płynnego boczniccy „Chróścina” lub innemu wyznaczonemu pracownikowi boczniccy kolejowej zwanego dalej użytkownikiem boczniccy kolejowej.
 - 2) Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
 - 3) W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy pojazd ten należy zatrzymać. maszynista lub inny pracownik kolejowy boczniccy zgłasza zdarzenie zgodnie z pkt. 1.
- 2.. Kierownik rozlewni gazu płynnego boczniccy kolejowej Chróścina”, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, niezwłocznie powiadomić Prezesa Zarządu DragonGaz Sp. z o.o. Wrocław.

12.3. POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU WYPADKU

1. Powiadomiony o wypadku nadzorujący bocznicę(kierownik rozlewni gazu) lub inny pracownik niezwłocznie udaje się na miejsce zdarzenia.
2. Po przybyciu na miejsce wypadku nadzorującego bocznicę lub innego pracownika, powinien on:
 - 1) osłonić miejsce wypadku sygnałem „Stój”,
 - 2) udzielić pierwszej pomocy rannym,
 - 3) zapobiec powstaniu i szerzeniu się pożaru,
 - 4) zabezpieczyć ślady mogące mieć znaczenie dla ustalenia przyczyny wypadku i nie dopuścić do ich zatarcia.
3. O poważnym wypadku lub wypadku użytkownik boczniccy zobowiązany niezwłocznie zawiadomić wymienione instytucje (podmioty) podane w instrukcji wewnętrznej w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na boczniccy kolejowej zarządzanej przez DragonGaz Sp. z o.o.
4. Właściciel boczniccy po zaistnieniu wypadku powołuje komisję z udziałem przedstawiciela przewoźnika, właściciela taboru, przedstawiciela firmy utrzymującej infrastrukturę kolejową boczniccy celem

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

- ustalenia przyczyn i okoliczności powstania wypadku.
5. Do czasu przybycia komisji nie wolno usuwać skutków wypadku i zacierać śladów wypadku.
 6. Wykolejony tabor na torach boczniczy nie wolno wkolejać do czasu przybycia komisji powypadkowej. Tabor wykolejony musi być poddany sprawdzeniu i pomiarom przez właściciela taboru, który po jego sprawdzeniu wyda dalsze dyspozycje.
 7. Do czasu przeprowadzenia badań diagnostycznych infrastruktury kolejowej, która została objęta miejscem wypadku z taborem i usunięcia usterek w infrastrukturze spowodowanych wypadkiem, zabrania się prowadzenia ruchu kolejowego po tej infrastrukturze.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ XIII

13. REGULACJE W ZAKRESIE FUNKCJONOWANIA SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM OKREŚAJĄCE ZASADY WSPÓŁPRACY ZARZĄDCÓW KOLEJOWYCH

13.1 Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy:

1. po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: Zakład Linii Kolejowych w Opolu
 - Sekcja Eksploatacji Kamieniec Ząbkowicki tel.
2. po stronie użytkownika bocznicy DragonGaz Sp. z o.o. Wrocław ul. Kościelna 10
Rozlewnia Gazu Płynnego Chróścina Nyska ul.Ogrodowa 1
 - Kierownik bocznicy tel. 609 691 694

13.2 Działania podejmowane w sytuacjach wyjątkowych i w trudnych warunkach:

1. W przypadku wystąpienia sytuacji wyjątkowej i trudnych warunków w obrębie części dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strona, która powzięła informację, powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
2. Strony ustalają, że dla zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu kolejowego, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, powiadamia się odpowiednio:
 - a) po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Opolu:
 - Dyspozytor Zakładowy — tel. (+48) 664 488 277
 - b) po stronie użytkownika bocznicy , DragonGaz Sp. z o.o. Wrocław ul. Kościelna 10
 - Rozlewnia Gazu Płynnego Chróścina Nyska ul.Ogrodowa 1
 - Kierownik bocznicy tel. . 609 691 694
3. Podjęcie i prowadzenie akcji ratunkowej zarządza uprawniony pracownik Strony właściwej dla miejsca zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku lub incydentu).
4. Akcję ratunkową prowadzi się według zasad określonych w przepisach obowiązujących Stronę.
5. Strony zobowiązują się do udzielania pomocy w zakresie usuwania skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji nadzwyczajnych występujących w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku w miarę posiadanych możliwości technicznych. Koszty związane z użyciem personelu, sprzętu i innych środków technicznych pokrywane są wg odrębnych ustaleń Stron.
6. Za bezpieczeństwo pożarowe i ochronę środowiska Strony odpowiadają w granicach swoich zarządów.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA

7. Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie prowadzi się w oparciu o:
- Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17, obowiązującą na drogach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Regulamin pracy boczniczy kolejowej Chrościna Nyska obowiązujący na drogach kolejowych zarządzanych przez DragonGaz Sp. z o.o. Wrocław ul. Kościelna 10, a ponadto na podstawie szczegółowych zasad określonych w opracowany przez Strony planów prowadzenia robót zimowych.
8. Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie sprawności techniczno - eksploatacyjnej w warunkach zimowych w granicach swojego działania.
9. Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:
- a) ze strony PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

Zakład Linii Kolejowych w Opolu:
Naczelnik Sekcji Eksploatacji Kamieniec Żąbkowicki tel. 600 084 730
Z-ca Naczelnika Sekcji Eksploatacji tel. 606 891 443
 - b) ze strony użytkownika boczniczy: DragonGaz Sp. z o.o. Wrocław ul. Kościelna 10
Rozlewnia Gazu Płynnego Chrościna Nyska ul. Ogrodowa 1
Kierownik boczniczy tel. . 609 691 694
10. W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strony mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej. Strona, która zarządziła zmiany powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.
11. 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.

13.3 Tryb wyjaśniania przyczyn poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie

Kolejowym:

1. Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu na drogach kolejowych przylegających do punktu styku, komisję kolejową powołuje Strona właściwa dla miejsca zdarzenia.
2. Komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z dnia 18 marca 2016 r. poz. 369).

13.4 Zasady wzajemnych rozliczeń:

1. Strony ponoszą odpowiedzialność prawną i finansową za stan i sprawność zarządzanych przez siebie odcinków dróg kolejowych przylegających do punktów styku.
2. Koszty usuwania skutków i przyczyn wszystkich zdarzeń oraz uszkodzeń odcinków dróg kolejowych przylegających do punktów styku ponosi strona, która spowodowała zdarzenie, lub proporcjonalnie do orzeczonego stopnia przyczynienia się.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

13.5 Tryb rozstrzygania sporów:

1. Spory dotyczące zagadnień ujętych w pkt. 2, 3 i 4 Strony zobowiązują się rozstrzygać w drodze negocjacji.
2. Przy braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem właściwości ogólnej.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ XIV

14. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW

Kierownik Rozlewni Gazu Płynnego Chróścina Nyska tel. 609 691 694

14.1. ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ. Z KTÓREGO TORAMI POŁĄCZONA JEST BOCZNICA

Lp-	Nazwa i adres zarządcy	Nr telefonu	Uwagi
1	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Opolu	600 084 692 Dyspozytor 664 488 277	
2	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Z-ca Naczelnika Sekcji Eksploatacji Kamieniec Ząbkowicki	600 084 730 lub 606 891 443	
3	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Sekcja Eksploatacji Kamieniec Ząbkowicki Dyżurny ruchu stacja Nysa	77 554 21 05	

14.2. PRZEWOŹNICY KOLEJOWI OBSŁUGUJĄCY BOCZNICE

Lp-	Nazwa i adres zarządcy	Nr telefonu	Uwagi
1	PKP Cargo S.A Dolnośląski Zakład Spółki, Wrocław ul. Pułaskiego 56	71 717 78 09 Dział przewozów: 71 717 78 28	
2	PKP Cargo S.A Dolnośląski Zakład Spółki, Wrocław ul. Pułaskiego 56 Stacja Niwnica Ekspedycja Towarowa	71 717 86 57	

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ XV

15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

15.1. ROZDZIELNIK REGULAMINU

1. Niniejszy „Regulamin pracy boczniczy kolejowej” został opracowany w sześciu jednobrzmiących egzemplarzach, z przeznaczeniem:

Egzemplarz nr 1, 2, 3 i 4 - dla posiadacza boczniczy

Egzemplarz nr 5 - dla PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Opolu

Egzemplarz nr 6 - dla PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych
Sekcja Eksploatacji w Kamieniec Ząbkowicki

15.2. OBOWIĄZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU

1. Niniejsze opracowanie powinno być utrzymywane w stanie aktualnym przez użytkownika boczniczy.
2. Użytkownik boczniczy ma obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu zmiany w zakresie techniczno ruchowym należy wprowadzać po uprzednim ich uzgodnieniu z właściwym dla boczniczy Zakładem Linii Kolejowych .
3. Fakt dokonania określonej zmiany i uzupełnień powinien być odnotowany w skorowidzu zmian i uzupełnień włączonym do niniejszego Regulaminu oraz podany do wiadomości zainteresowanym pracownikom boczniczy kolejowej i pracownikom podmiotów zewnętrznych wykonujących czynności związane z eksploatacją i utrzymaniem boczniczy za podpisem na oddzielnym wykazie.

15.3. OBOWIĄZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA

1. Niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej „Chróścina” po uzgodnieniu jego treści przez Zakład Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Opolu właściwy dla boczniczy i obowiązuje od dnia zatwierdzenia go przez właściciela przedsiębiorstwa DragonGaz sp. z o.o. Wrocław ul. Kościelna 10.
2. Postanowienia niniejszego Regulaminu obowiązują pracowników przewoźników obsługujących bocznicę, pracowników związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym na boczniczy, pracą boczniczy oraz ze szczebla nadzoru, mających związek z eksploatacją boczniczy, jak i pracowników firm zajmujących się utrzymaniem nawierzchni torowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
3. Po zatwierdzeniu, niniejszego Regulaminu pracy boczniczy kolejowej, postanowienia jego należy wdrożyć do bieżącego stosowania i przestrzegania. W tym celu należy zorganizować szkolenia zainteresowanym pracownikom z jego znajomości.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

ROZDZIAŁ XVI

16. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU

Lp	Zmiana				Podpis wprowadzającego zmianę
	na stronie	dotyczy	podstawa jej wprowadzenia nr i data wprowadzenia	obowiązuje od dnia	
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1	4,6,7,9,10,14,15,18,20,22,23,24,41,42,43	rozdział I ust. 1.1 pkt. 1 pkt. 2; ust. 1.7 rozdział II ust. 2 pkt. 2.1, ust. 2.4 pkt. 1, 2, 3, ust. 2.5 pkt. 1, 2, rozdział III ust. 3.1 pkt. 2, 3, 4, 5, ust. 3.3 pkt. 9 rozdział IV. ust. 4.4 pkt. 2 rozdział V ust. 5.2 pkt. 6 ust. 5.8 pkt. 6 ust. 5.11 ust. pkt. 9 ust. 5.12 pkt. 3, rozdział VIII ust. 8.12 pkt. 12 i 13. rozdział IX ust. 9.1 pkt. 9, rozdział X ust. 10.1 pkt. 1 zał. 2 i 3	IZES-705-025.2/2020	21.07.2020	

REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓSCINA NYSKA

ROZDZIAŁ XVII

17. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMIN

**17.1 ZAŁĄCZNIK NR 1 - WYKAZ PRACOWNIKÓW, KTÓRZY PRZYJĘLI DO
WIADOMOŚCI I STOSOWANIA POSTANOWIENIA REGULAMINU PRACY
BOCZNICY**

17.2. ZAŁĄCZNIK NR 2 - KARTA CHARAKTERYSTYKI

**17.3 INSTRUKCJA STANOWISKOWA OPRÓŻNIANIA LUB NAPEŁNIANIA
CYSTERN KOLEJOWYCH**

17.4 ZAŁĄCZNIK NR 4 PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

.

**REGULAMIN
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ CHRÓŚCINA NYSKA**

Załącznik nr.1

W Y K A Z
pracowników, którzy przyjęli do wiadomości i stosowania postanowienia
Regulaminu pracy boczniczy

I.p.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Data	Podpis	Uwagi