

Egz.  
Do publikacji

**REGULAMIN  
PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ  
FIRMY „UNIWERSTAL” Sp. z o.o. Sp.k.  
Bocznica kolejowa przy st. Białystok Starosielce**

**UNIWERSTAL**

Regulamin niniejszy, zawierający 41 ponumerowanych kart,  
sporządzony został w 7 jednobrzmiących egzemplarzach.

**UZGODNIONO:**

pod względem techniczno – ruchowym

z zarządcą infrastruktury kolejowej:

Białystok, dnia 31.03.2021 r.

**ZATWIERDZONO:**

Białystok, dnia 31.03.2021 r.

Regulamin obowiązuje od dnia 31.03.2021 r.

## Spis treści

1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE	
1.1	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	5
1.2	Podstawy prawne eksploatacji boczniczy kolejowej	5
1.3	Użytkownik boczniczy kolejowej	6
1.4	Współużytkownicy boczniczy kolejowej	6
1.5	Przeznaczenie boczniczy kolejowej	6
1.6	Zakres stosowania przepisów wewnętrznych boczniczy kolejowej	6
2.	OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	
2.1	Położenie boczniczy kolejowej oraz miejsce jej odgałęzienia od linii kolejowej	7
2.2	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	7
2.3	Lokalizacja punktów zdawczo – odbiorczych	7
2.4	Tory bocznicowe	7
2.5	Rozjazdy i skrzyżowania torów	8
2.6	Wykolejnice	8
2.7	Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic	8
2.8	Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych	9
2.9	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	9
2.10	Kolejowe obiekty inżynieryjne	9
2.11	Przejazdy kolejowe i przejścia w poziomie szyn	9
2.12	Oświetlenie boczniczy kolejowej	9
2.13	Punkty ładunkowe	9
2.14	Urządzenia ładunkowe	9
2.15	Wagi wagonowe	9
2.16	Bramy kolejowe	9
2.17	Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki	9
2.18	Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli	10
2.19	Sygnały, wskaźniki i tablice	10
2.20	Urządzenia i środki trakcyjne	10
2.21	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania	10
2.22	Środki łączności	10
3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA	11
4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	

4.1	Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	12
4.2	Liczba obsług i czas ich wykonania	12
4.3	Masa hamująca składów manewrowych	13
4.4	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	13
4.5	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	13
4.6	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy	13
4.7	Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza jest połączona	13
<b>5.</b>	<b>WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY</b>	
5.1	Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe	14
5.2	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy	14
5.3	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	14
5.4	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	14
5.5	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	14
5.6	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	15
5.7	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	15
5.8	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych	15
5.9	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek	15
5.10	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	16
5.11	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	16
5.12	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	17
<b>6.</b>	<b>ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ</b>	
6.1	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	18
6.2	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	18
6.3	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy	21
6.4	Ważenie wagonów	22
6.5	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	22
6.6	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	23
<b>7.</b>	<b>ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH</b>	
7.1	Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo – odbiorczych	26
7.2	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze	26

8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	28
9.	NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO	29
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY	30
11.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY	31
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM	32
13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, Z TORAMI KTÓREGO BOCZNICA KOLEJOWA JEST POŁĄCZONA ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ KOLEJOWĄ	33
14.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE	
	14.1 Rozdzielnik regulaminu	34
	14.2 Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu	34
	14.3 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania	34
15.	Skorowidz zmian i uzupełnień	36
	Załącznik Nr 1 – Plan schematyczny boczniczy „UNIWERSTAL”.	38
	Załącznik Nr 2 – Rejestr osób, które zapoznały się z treścią RPBK „UNIWERSTAL” oraz przyjęły jego postanowienia do wiadomości i stosowania.	39
	Załącznik Nr 3 – Rejestr osób, które zapoznały się z treścią zmian do RPBK „UNIWERSTAL”.	40

## **1. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

### **1.1 Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu**

1.1.1 Podstawą opracowania „Regulaminu pracy boczniczy kolejowej” zwanego dalej regulaminem są:

- art. 19 ust. 3 pkt 6 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2017 r. poz. 2117 z późn. zm),
- § 6 ust 3 i 4 oraz § 9 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.).

1.1.2 Regulamin niniejszy zawiera szczegółowe postanowienia dostosowujące ogólnie obowiązujące przepisy do warunków miejscowych, w zakresie czynności związanych z prowadzeniem manewrów oraz obsługą punktów ładunkowych na boczniczy.

1.1.3 Cele stosowania regulaminu:

- zapewnienie bezpieczeństwa ruchu oraz pracowników zatrudnionych przy pracy manewrowej na boczniczy, jak również bezpieczeństwa innych osób znajdujących się w rejonie pracy manewrowej, związanych z na- i wyładunkiem wagonów;
- zapewnienie należytego bezpieczeństwa taboru kolejowego i urządzeń kolejowych;
- zapewnienie utrzymania w należytym stanie nawierzchni kolejowej i innych urządzeń kolejowych na boczniczy;
- ujednoczenie sposobu wykonywania manewrów na boczniczy.

1.1.4 Zakres opracowania dostosowany został do wymagań określonych postanowieniami § 4 Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. MI nr 3, poz. 8).

### **1.2 Podstawy prawne eksploatacji boczniczy kolejowej**

1.2.1 Bocznicza jest eksploatowana w oparciu o postanowienia:

- 1) Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.),
- 2) Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 8),
- 3) Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.),
- 4) Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.),
- 5) 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.),
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101)
- 7) Rozporządzenia MPiOS oraz MZ dnia 16 lipca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy (Dz. U. Nr 38, poz. 167),
- 8) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369)
- 9) Przepisów wewnętrznych określonych w pkt. 1.6 niniejszego regulaminu,

**1.3. Użytkownik bocznic kolejowej**

1.3.1 Użytkownikiem bocznic jest „UNIWERSTAL” Sp. z o.o. Sp.k. 15-657 Białystok ul. Ks. J. Popiełuszki 113.

**1.4 Współużytkownicy bocznic kolejowej**

1.4.1 Bocznic nie jest współużytkowana przez inne podmioty.

**1.5. Przeznaczenie bocznic kolejowej**

1.5.1 Bocznic „UNIWERSTAL” jest przeznaczona do załadunku i wyładunku towarów przychodzących na adres użytkownika bocznic.

1.5.2 Bocznic jest przystosowana do wykonywania manewrów związanych z:

- podstawianiem i zabieraniem wagonów przez przewoźników kolejowych,
- przemieszczaniem wagonów w obrębie bocznic,
- wyładunkiem i załadunkiem wagonów.

**1.6. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych bocznic kolejowej**

1.6.1 Na terenie bocznic kolejowej „UNIWERSTAL” obowiązują następujące przepisy wewnętrzne zatwierdzone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego:

- Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic „UNIWERSTAL”
- Instrukcja sygnalizacji i pracy manewrowej na bocznic „UNIWERSTAL”

1.6.2 Znajomość przepisów, o których mowa w pkt. 1.6.1 w zakresie wynikającym z wykonywanych czynności, obowiązuje wszystkich pracowników związanych z pracą manewrową oraz naprawą i utrzymaniem infrastruktury na bocznic.

1.6.3 Kierujący pracą bocznic jest zobowiązany do znajomości przepisów, wymienionych w pkt. 1.6.1 w całości.

## 2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

### 2.1 Położenie boczniczy kolejowej oraz miejsce jej odgałęzienia od linii kolejowej

2.1.1 Bocznicza firmy „Uniwerstal” Sp. z o.o. Sp.k. przy stacji Białystok Starosielce jest bocznicą stacyjną normalnotorową i nosi nazwę Bocznicza „UNIWERSTAL”.

2.1.2 Bocznicza „UNIWERSTAL” obejmuje tor nr 144 i urządzenia kolejowe, ładunkowe od punktu styku w km 5,455 linii kolejowej nr 38 Białystok – Bartoszyce (km 0,172 kilometracji toru nr 144) do kozła oporowego na km 0,474 kilometracji toru nr 144.

2.1.4 Bocznicza „UNIWERSTAL” odgałęzia się od toru nr 158 st. Białystok Starosielce rozjazdem nr 172 znajdującym się w kilometrze 5,637 linii kolejowej nr 38 Białystok - Bartoszyce.

2.1.5 Jako kilometrację boczniczy przyjęto kilometrację toru nr 144 mierzoną od styku przedglicowego rozjazdu nr 172 na stacji Białystok Starosielce.

### 2.2 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

2.2.1 Bocznicza „UNIWERSTAL” stanowi jeden okręg nastawczy obsługiwany przez drużynę manewrową Przewoźnika.

2.2.2 Na boczniczy posterunki ruchu nie występują.

### 2.3 Lokalizacja punktów zdawczo - odbiorczych

2.3.1 Punkt zdawczo – odbiorczy na boczniczy „UNIWERSTAL” został wyznaczony na torze nr 144 za bramą wjazdową na bocznicę i jest oznaczony tablicą z napisem: „PUNKT ZDAWCZO – ODBIORCZY”.

### 2.4 Tory bocznicowe

2.4.1 Wykaz torów i ich przeznaczenie:

Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wag. czteroosiowych *)
		od	do	[m]	od	do	[m]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
144	dojazdowy	PR 172	KKO	477	U 172	Wk 42	-----	bez prawa postoju
	zdawczo – odbiorczy, na i wyładunkowy				Wk 42	PKO	269	17

\*) – za długość wagonu czteroosiowego przyjęto 15 m.

Oznaczenia użyte w tabeli:

PR – początek rozjazdu

U – ukres rozjazdu

KKO – koniec kozła oporowego

PKO – początek zasyпки piaskowej kozła oporowego

Wk - wykolejnica

Tor nr 144 od km 0,000 (5,637) do km 0,182 (5,455) w zarządzie PKP PLK S.A., od km 0,182 (5,455) do kozła oporowego w zarządzie użytkownika boczniczy.

## 2.4.2 Profile podłużne torów bocznicowych

Profil podłużny toru nr 144 na terenie boczniczy od Wk 42 do K.O. wynosi  $0,5\text{‰}$  (spadek w kierunku kozła oporowego).

2.4.3 Prześwit torów boczniczy wynosi 1435 mm.

**2.5. Rozjazdy i skrzyżowania torów**

2.5.1 Na terenie boczniczy rozjazdy nie występują.

2.5.2 Wykaz zwrotnic i wykolejnic położonych na terenie i będących w zarządzie PKP PLK S.A. wchodzących w proces obsługi boczniczy.

Nr zwrotn. lub Wk.	Zasadnicze położenie	Sposób nastawiania	Czy jest oświetlona	Czy jest uzależniona	Obsługiwana przez	Klucz znajduje się:
1	2	3	4	5	6	7
16	na rozj. nr 201	ręczny	nie	nie	nastawniczego BS2	
201	na rozj. nr 172	ręczny	nie	tak	drużynę manewrową przewoźnika	w zamku Wk 201
Wk 201	nałożona na tor	ręczny	nie	tak	drużynę manewrową przewoźnika	na tablicy kontrolnej nast. BS2
172	na tor nr 144	ręcznie	nie	nie	drużynę manewrową przewoźnika	

1. Przeciwwagi rozjazdów obsługiwanych ręcznie powinny być pomalowane po połowie w kolorze czarnym i białym.
2. W czasie, gdy praca manewrowa na boczniczy nie odbywa się zwrotnice rozjazdów powinny znajdować się w położeniu zasadniczym (w rozjazdach obsługiwanych ręcznie, biała połowa przeciwwagi skierowana do góry).
3. Odpowiedzialność za prawidłowe położenie poszczególnych zwrotnic ponosi obsługujący.
4. Zwrotnice obsługiwane przez drużynę manewrową oznaczone są dwoma czerwonymi paskami umieszczonymi na białej części przeciwwagi.

**2.6 Wykolejnice**

2.6.1 Na terenie boczniczy „UNIWERSTAL” występuje wykolejnica Wk 42 z napędem ręcznym obsługiwana przez drużynę manewrową Przewoźnika.

2.6.3 W położeniu zasadniczym („nałożona na tor”) płyta wykolejniczy Wk 42 zamknięta jest za pomocą zamka wykolejnicowego, od którego klucz znajduje się na tablicy kontrolnej na nastawni BS2.

2.6.4 Wykolejnica Wk 42 nie jest uzależniona.

2.6.5 Latarnia wykolejnicowa nie jest oświetlana.

**2.7 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic**

2.7.1 Wzajemne uzależnienia wykolejnic i zwrotnic na terenie boczniczy nie występują.



## **2.8 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych**

2.8.1 Obszar boczniczy „UNIWERSTAL” stanowi jeden okręg nastawczy obsługiwany przez drużynę manewrową Przewoźnika.

2.8.2. Do okręgu nastawczego boczniczy „UNIWERSTAL” przyporządkowana jest wykolejnica Wk 42.

## **2.9 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym**

2.9.1 Na boczniczy występuje ręczne urządzenie nastawcze wykolejnicy Wk 42 wyposażone w zamek wykolejnicowy.

## **2.10 Kolejowe obiekty inżynieryjne**

2.10.1 Na boczniczy nie występują kolejowe obiekty inżynieryjne.

## **2.11 Przejazdy kolejowe i przejścia w poziomie szyn**

2.11.1 Na terenie boczniczy przejazdy kolejowo – drogowe nie występują.

2.11.2 W km 0,176 kilometracji bocznicowej (km 5,460 l. 38) zlokalizowany jest przejazd kolejowy kat. A obsługiwany z nastawni BS2.

## **2.12 Oświetlenie boczniczy kolejowej**

2.12.1 Tory boczniczy oświetlone są światłem elektrycznym, którego punkty świetlne umieszczone są na placu składowym.

2.12.2 Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do posiadacza boczniczy.

2.12.3 Włączania i wyłączania oświetlenia dokonuje wyznaczony pracownik boczniczy.

2.12.4 Oświetlenie umożliwia wykonywanie pracy manewrowej również w porze nocnej.

## **2.13 Punkty ładunkowe**

2.13.1 Na boczniczy „UNIWERSTAL” znajduje się składowisko złomu przy torze nr 144 o długości frontu ładunkowego 250 m wykonane z płyt betonowych.

## **2.14 Urządzenia ładunkowe**

2.14.1 Bocznicza wyposażona jest w następujące urządzenia ładunkowe:

- suwnica bramowa SB 8
- suwnica bramowa SB 10
- koparka przeładunkowa LIEBHERR 924C.

## **2.15 Wagi wagonowe**

2.15.1 Bocznicza nie jest wyposażona w wagę wagonową.

## **2.16 Bramy kolejowe**

2.16.1 Teren boczniczy jest ogrodzony. W km 0,202 kilometracji bocznicowej usytuowana jest brama wjazdowa dwuskrzydłowa. Skrzydła bramy wyposażone są w zaczepy zabezpieczające bramę przed jej samoczynnym zamknięciem. W stanie „zamkniętym” brama zabezpieczona jest przed otwarciem przez osoby nieupoważnione za pomocą kłódki. Za otwarcie i zabezpieczenie bramy przed samoczynnym zamknięciem oraz jej zamknięcie po obsłudze odpowiedzialny jest wyznaczony pracownik boczniczy.

## **2.17 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki**

2.17.1 Na boczniczy obowiązuje skrajnia budowli A PN – 69/K-02057.

2.17.2 Na bocznicę mogą być podstawiane wagony o skrajni taboru A i B określonych w PN – 70/K-02056, załadowane z zachowaniem obowiązującej skrajni ładunkowej dla wagonów

normalnotorowych obowiązującej w PKP PLK S.A. lub międzynarodowej skrajni ładunkowej RIV.

2.17.3 Bocznicza nie jest wyposażona w skrajnik.

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

2.18.1 Na boczniczy nie występują budowle i urządzenia dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.

### **2.19 Sygnały, wskaźniki i tablice**

2.19.1 Na boczniczy semafor, tarcze manewrowe i zaporowe nie występują.

2.19.2 Na torze nr 144 na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego z prawej strony toru umieszczony jest nieoświetlany sygnał Z1 „Stój”.

2.19.3 Na bramie wjazdowej w km 0,202 kilometracji bocznicowej umieszczony jest nieoświetlany sygnał Z1 „Stój”.

2.19.4 Wykolejnica Wk 42 wyposażona jest w latarnię wykolejnicową wskazującą w zależności od położenia płyty wykolejnicy sygnał Z 1wk – „Stój, wykolejnica na torze” lub Z 2wk – „Wykolejnica zdjęta z toru”.

### **2.20 Urządzenia i środki trakcyjne**

2.20.1 Bocznicza nie jest wyposażona w urządzenia i środki trakcyjne. Obsługa trakcyjna boczniczy należy do Przewoźnika obsługującego bocznicę.

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

2.21.1 Bocznicza nie posiada własnego lub dzierżawionego taboru kolejowego, taboru kolejowego specjalnego oraz urządzeń i środków do jego utrzymania. Jest ona obsługiwana taborem zapewnianym przez Przewoźnika.

### **2.22 Środki łączności**

2.22.1 Bocznicza jest wyposażona w łączność telefoniczną sieci telekomunikacyjnej operatora publicznego nr tel. 85 663 52 466 oraz tel. kom 798 940 015.

2.22.2 Łączność pomiędzy bocznicą, a stacją obsługującą jest realizowana za pomocą łączności telefonicznej, o której mowa w pkt. 2.22.1.

2.22.3 Wykaz niezbędnych telefonów zarządcy infrastruktury, z którego torami bocznicza jest połączona oraz przewoźników obsługujących bocznicę zawiera pkt 13.1 niniejszego regulaminu.

### **3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRYMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA**

3.1.1 Ruch kolejowy pomiędzy torami zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A., a bocznicą jest prowadzony na zasadach przewidzianych dla jazd manewrowych. Odbywają się one ze stacji Białystok Starosielce na bocznicę „UNIWERSTAL” i z powrotem.

3.1.2 Zezwolenie na wjazd z okręgu nastawczego BS2 na bocznicę jest dawane przez drużynę manewrową Przewoźnika za pomocą sygnału ręcznego Rm 1 „Do mnie”.

3.1.3 Zezwolenie na wjazd z toru bocznicy w okręg nastawczy BS2 jest dawane przez nastawniczego nastawni BS2 za pomocą sygnału ręcznego Rm 1 „Do mnie”.

#### **4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY**

##### **4.1 Podstawianie wagonów na bocznice kolejową**

4.1.1. Jazda manewrowa na bocznice „UNIWERSTAL” odbywa się z toru nr 8 przez rozjazdy numer 16, 201 i 172 stacji Białystok Starosielce, tor wyciągowy nr 158 oraz część dojazdową toru nr 144.

4.1.2 Przygotowania drogi przebiegu dokonują: nastawniczy nastawni BS2 (rozj. nr 16) oraz drużyna manewrowa przewoźnika (rozj. nr 201 i 172).

4.1.3 Podczas jazdy na/z boczniczy „UNIWERSTAL” wykolejnica Wk 201 oraz rozjazd nr 201 powinny znajdować się w stanie zasadniczym, co nie wymaga pobierania klucza od Wk 201 z nastawni BS2.

4.1.4 Przed zamierzoną obsługą boczniczy, ustawiacz przewoźnika pobiera za pokwitowaniem z nastawni BS2 klucz od wykolejnicy Wk 42, uzgadniając jednocześnie tok pracy manewrowej.

4.1.5 Przed wydaniem polecenia jazdy manewrowej na tor nr 158 ustawiacz przewoźnika sprawdza prawidłowość przygotowania drogi przebiegu (Rz 16+, Rz 201+, Rz 172-) oraz stan zamknięcia rogatki przejazdowych na przejeździe kat. A w km 5,460.

4.1.6 Po wjeździe manewrującego składu na tor wyciągowy nr 158, ustawiacz przewoźnika przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 172 w położenie zasadnicze „+” oraz upewnia się o zamknięciu rogatki przejazdowych na przejeździe w km 0,176 (km 5,460 l. nr 38), po czym daje zezwolenie na dalszą jazdę manewrową.

4.1.7 Wjazd na bocznice może się odbyć po otwarciu Wk 42 i przełożeniu jej w położenie „zdjęta z toru”, otwarciu i sprawdzeniu zabezpieczenia otwartej bramy wjazdowej w km 0,202.

4.1.8 O gotowości do wyjazdu z boczniczy „UNIWERSTAL” drużyna manewrowa przewoźnika drogą radiotelefoniczną powiadamia dyżurnego ruchu st. Białystok Starosielce, który telefonicznie przekazuje tę informację nastawniczemu nastawni BS2.

4.1.9 Wyjazd z boczniczy „UNIWERSTAL” może się odbyć po upewnieniu się o:

- zamknięciu rogatki przejazdowych na przejeździe w km 0,176 (km 5,460 l. nr 38),
- „otwarciu” wykolejnicy Wk 42,
- otwarciu i zabezpieczeniu skrzydeł bramy wjazdowej na bocznice w km 0,202.

4.1.10 Każdorazowy wjazd/wyjazd manewrującego składu do/z okręgu nastawczego BS2 może się odbyć wyłącznie za zezwoleniem nastawczego obsługującego ten okręg.

4.1.11 Po wyjeździe składu manewrowego z boczniczy „UNIWERSTAL” ustawiacz przewoźnika zwraca klucz od Wk 42 nastawniczemu nastawni BS2 za pokwitowaniem w „Książce przebiegów” R-142.

4.1.12 Podczas podstawiania wagonów na bocznice po torze nr 144 pojazd trakcyjny powinien znajdować się na końcu składu manewrowego (spychanie), a podczas zabierania wagonów z boczniczy na czole składu manewrowego (ciągnięcie).

##### **4.2 Liczba obsług i czas ich wykonania**

4.2.1 Podstawianie/zabieranie wagonów na bocznice odbywa się w terminach uzgodnionych pomiędzy Przewoźnikiem, a Użytkownikiem boczniczy.

4.2.2 Gotowość do zabrania przesyłki lub wagonów próżnych Nadawca/Odbiorca przesyłki zgłasza Przewoźnikowi w terminie i w sposób określony w umowie bocznicowej zawartej pomiędzy użytkownikiem boczniczy a Przewoźnikiem.

4.2.3 Za terminowość obsługi boczniczy odpowiedzialny jest Przewoźnik.

4.2.4 Ograniczeń co do pory obsługi grupy zdawczo-odbiorczej nie ma.

**4.3 Masa hamująca składów manewrowych**

4.3.1 Jeżeli skład manewrowy liczy więcej niż 15 wagonów, to na każde rozpoczęte 15 wagonów powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym.

4.3.2 W przypadku gdy skład manewrowy liczy powyżej 15 wagonów i hamowany jest hamulcem zespolonym, drużyna manewrowa powinna sprawdzić działanie hamulców zespolonych.

**4.4 Dopuszczalny nacisk osi na szynę**

4.4.1 Dopuszczalny nacisk osi na szynę na boczniczy „UNIWERSTAL” wynosi 196 kN.

**4.5 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych**

4.5.1 Ze względu na parametry toru, nie występują ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych na boczniczy.

**4.6 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy**

4.6.1 Jazda lokomotywy przewoźnika może odbywać się po całym torze nr 144.

4.6.2 Zabrania się wjazdu na bocznicę lokomotywami trakcji elektrycznej (brak sieci trakcyjnej) oraz lokomotywami o przekroczonym nacisku osi na szynę.

**4.7 Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza jest połączona**

4.7.1 Użytkownik boczniczy nie posiada lokomotyw.

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

### **5.1 Podział boczniczy kolejowej na rejon manewrowe**

5.1.1 Bocznicza stanowi jeden rejon manewrowy.

5.1.2 Jednocześnie, pracę manewrową na boczniczy można wykonywać tylko jedną lokomotywą manewrową.

### **5.2 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy**

5.2.1 Dopuszczalna prędkość jazdy taboru manewrowego po torach boczniczy nie może przekraczać 5 km/godz, a ponadto prędkość jazd manewrowych na torze boczniczy nie może przekraczać 3 km/godz.:

- podczas jazdy obok magazynów, zasieków oraz miejsca, gdzie pracują ludzie,
- podczas przejazdu przez bramę wjazdową na bocznicę,
- przy dojeżdżaniu taboru do stojących wagonów.

5.2.2 Przy przetaczaniu wagonów za pomocą silnikowych pojazdów drogowych prędkość jazdy nie może przekraczać 5 km/h.

5.2.3 W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

### **5.3 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej**

5.3.1 Na boczniczy „UNIWERSTAL” praca manewrowa jest dozwolona wyłącznie sposobem odstawczym. Wagony w trakcie podstawiania/zabierania na-/z punktów ładunkowych powinny być sprzęgnięte z czynnym pojazdem trakcyjnym.

5.3.2 Na boczniczy obowiązuje bezwzględny zakaz wykonywania manewrów metodą odrzutową. Manewry systemem odrzutowym polegają na nadaniu określonej prędkości wagonowi lub grupie wagonów nie sprzęgniętych z pojazdem trakcyjnym lub innym wagonem poprzez popychanie pojazdem trakcyjnym, następnie zahamowanie go, w wyniku czego wagony toczą się siłą rozpędu.

5.3.3 Dopuszcza się wykonywanie manewrów z wykorzystaniem pojazdu drogowego, pod warunkiem przestrzegania postanowień punktu 5.9 niniejszego regulaminu.

### **5.4 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw**

5.4.1 Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą oraz z lokomotywą manewrową.

5.4.2 Sprzęganie i rozprzęganie taboru w czasie manewrów należy do pracowników wykonujących manewry.

5.4.3 Przy wchodzeniu pomiędzy wagony należy zachować szczególną ostrożność.

5.4.4 Wejście pomiędzy tabor jest dozwolone wyłącznie, gdy nie znajduje się on w ruchu.

5.4.5 Pracownik nie powinien znajdować się pomiędzy wagonami dłużej, niż wymaga tego wykonanie niezbędnych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.

5.4.6 Kierujący manewrami może wydać polecenie wykonania ruchu manewrowego dopiero po upewnieniu się, że pracownicy dokonujący sprzęgania taboru nie znajdują się pomiędzy wagonami.

### **5.5 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie**

5.5.1 Praca manewrowa na boczniczy jest wykonywana pojazdem trakcyjnym Przewoźnika.

5.5.2 Obsadę lokomotywy manewrowej obsługującej bocznicę „UNIWERSTAL” stanowią maszynista i pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego lub sam maszynista, w zależności od użytego pojazdu trakcyjnego oraz obowiązujących w tym zakresie przepisów Przewoźnika.

5.5.3 Pojazd trakcyjny przeznaczony do obsługi boczniczy powinien być wyposażony zgodnie z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi w tym zakresie Przewoźnika.

5.5.4 Wyposażenie maszynisty obsługującego lokomotywę manewrową powinno być zgodne z przepisami obowiązującymi Przewoźnika.

## **5.6 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie**

5.6.1 Bocznicza nie posiada własnej drużyny manewrowej. Praca manewrowa na boczniczy jest wykonywana przez drużynę manewrową Przewoźnika. Skład drużyny manewrowej stanowi kierujący manewrami – ustawiacz oraz przydzielony mu manewrowy lub sam kierujący manewrami. Przypadki jednoosobowego wykonywania pracy manewrowej określają przepisy wewnętrzne o technice pracy manewrowej.

5.6.2 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni używać podczas pracy przydzielonych im środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego, zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.

5.6.3 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni w czasie wykonywania pracy posiadać:

- 1) chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
- 2) gwizdek,
- 3) hełm i rękawice ochronne,
- 4) kamizelkę ostrzegawczą.

## **5.7 Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn**

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

5.7.2 Jazda przez przejazd kolejowo – drogowy kat. A w km 0,176 kilometracji bocznicowej (km 5,460 l. 38) może się odbyć wyłącznie po zamknięciu rogatki przejazdowych, a przypadkach awaryjnych, wstrzymaniu ruchu drogowego przez obsługę nastawni BS2.

## **5.8 Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych**

5.8.1 W czasie wykonywania manewrów związanych z obsługą boczniczy długość składu manewrowego, bez obsługiwanych hamulców wagonowych, może wynosić 15 wagonów.

## **5.9 Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek**

5.9.1 Na boczniczy „UNIWERSTAL” dozwolone jest przetaczanie wagonów za pomocą silnikowych pojazdów drogowych.

5.9.2 Pojazdami drogowymi wolno przetaczać tylko taką ilość wagonów i z taką prędkością, aby wagony te w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.

5.9.3 Prędkość przetaczanych wagonów nie może przekraczać 5 km/h.

5.9.4 Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia wagonów powinny mieć długość co najmniej 2,5 m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia wagonu, a umożliwiając natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby.

5.9.5 Kierowca pojazdu silnikowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów, ani manewrowego.

5.9.6 Przetaczane wagony powinny być ze sobą sprzęgnięte.

5.9.7 Nie wolno uderzać odprężeniem w stojący tabor w celu jego uruchomienia.

5.9.8 Kierownik manewrów wykonujący manewry bez używania szynowego pojazdu trakcyjnego powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony i przeegzaminowany w zakresie wymaganym do kierowania tymi manewrami.

5.9.9 Inne osoby zatrudnione przy manewrowaniu kierownik manewrów powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć, a pracę ich nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, taboru i przesyłek.

5.9.10 W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym Przewoźnika obsługującego bocznicę zabrania się wykonywania pracy manewrowej innymi środkami.

### **5.10 Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów**

5.10.1 Na terenie bocznicy zwrotnice rozjazdów nie występują.

5.10.2 Zasady przygotowania drogi przebiegu dla jazd manewrowych na i z bocznicy określają postanowienia: Regulaminu technicznego posterunku ruchu Białystok Starosielce, punktu 4.1 niniejszego regulaminu oraz instrukcji wewnętrznych zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.

### **5.11 Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie**

5.11.1 Na terenie bocznicy, w stojaku przy tablicy z napisem „Punkt zdawczo – odbiorczy” znajdują się płozy hamulcowe typu PL 1, oznaczone nr 1 i 2, pomalowane na kolor czerwony i ocechowane skrótem bocznicy „Un”.

5.11.2 Za stan techniczny płóz hamulcowych użytkowanych na terenie bocznicy odpowiedzialny jest kierujący pracą bocznicy.

5.11.3 Zabrania się używania płozów hamulcowych których:

- 1) wymiary są nieprzepisowe,
- 2) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
- 3) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
- 4) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
- 5) korpus jest złamany lub pęknięty,
- 6) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
- 7) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
- 8) nity łączące stopkę z podeszwą są obłuzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.

5.11.4 Uszkodzone płozy hamulcowe należy niezwłocznie wyłączyć z eksploatacji i przechowywać w wyznaczonym miejscu. W celu zapobieżenia powtórnemu użyciu, płozy hamulcowe uszkodzone nie mogą być przechowywane razem z płozami nieuszkodzonymi.

5.11.5 Za zabezpieczenie przed dostępem osób postronnych do przechowywanych, uszkodzonych płozów hamulcowych ponosi kierujący pracą bocznicy.

5.11.6 Płozy hamulcowe na bocznicy są używane:

- 1) w celu zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem,
- 2) w celu zatrzymania zbiegającego pojazdu kolejowego,
- 3) podczas przetaczania taboru za pomocą pojazdu drogowego.

5.11.7 Zabrania się używania płozów hamulcowych w sposób niezgodny z przeznaczeniem.

5.11.8 Płozów nie wolno wykładać w następujących miejscach:

- 1) bezpośrednio przed i za złączami szyn; płóz należy zakładać w odległości co najmniej 1 m za złączem,
- 2) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu.

5.11.9 W przypadku stwierdzenia w trakcie pracy manewrowej uszkodzenia płoza hamulcowego, kierujący manewrami (ustawiacz Przewoźnika) oraz kierujący manewrami wykonywanymi pojazdem drogowym są obowiązani niezwłocznie powiadomić o tym fakcie kierującego pracą bocznicy.

5.11.10 Na terenie bocznicy mogą być stosowane do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem specjalnie do tego celu przystosowane kliny.



## **5.12 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem**

5.12.1 Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:

- w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5<sup>0</sup>/<sub>00</sub>, wieje silny wiatr itp,
- po ukończeniu manewrów.

5.12.2 Zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem dokonuje się przez:

- podklinowanie,
- zahamowanie hamulcem postojowym lub ręcznym,
- sprzęgnięcie.

5.12.3 Stojący tabor należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych grup taboru, lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe); w każdej grupie tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą.

5.12.4 Oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem postojowym (ręcznym): jeden pojazd - gdy grupa połączonego taboru nie przekracza 10 pojazdów, dwóch skrajnych pojazdów - gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów; pojazd oddzielnie stojący należy zahamować hamulcem postojowym (ręcznym).

5.12.5 Jeżeli brak jest wymaganych hamulców postojowych (ręcznych), to oprócz sprzęgnięcia taboru należy podklinować płozami zabezpieczającymi skrajne koła grupy taboru lub pojedynczo stojącego pojazdu.

5.12.6 Jeżeli w grupie taboru przekraczającej 10 pojazdów znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem postojowym (ręcznym), to niezależnie od zahamowania go należy grupę tę podklinować od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem postojowym (ręcznym) lub od strony w którą istnieje możliwość zbiegnięcia taboru.

5.12.7 Do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem służą płozy hamulcowe (kliny).

5.12.8 Zabrania się używania kamieni, kawałków drewna, kawałków żelaza itp. do zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem.

5.12.9 Za właściwe zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, odpowiedzialność ponoszą:

- po podstawieniu wagonów na bocznicę - ustawiacz Przewoźnika;
- po wykonaniu manewrów siłą ludzi lub pojazdem drogowym - kierujący manewrami.

5.12.10 Po zakończeniu pracy manewrowej kierujący manewrami ma obowiązek sprawdzić, czy wagony są prawidłowo podstawione i zabezpieczone od zbiegnięcia, a przewody powietrzne podwieszane na wsporniki wagonowe.

5.12.11 W przypadku zbiegania wagonów należy starać się zatrzymać je za pomocą płoza hamulcowego.

## **6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ**

### **6.1 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej**

6.1.1 Praca manewrowa na boczniczy polega na:

- podstawianiu wagonów na punkt zdawczo – odbiorczy oraz na poszczególne miejsca ładunkowe;
- przestawianiu wagonów w granicach boczniczy w związku z powadzonymi czynnościami ładunkowymi;
- zabieraniu wagonów z poszczególnych miejsc ładunkowych oraz punktu zdawczo – odbiorczego boczniczy.

6.1.2 Praca manewrowa na boczniczy wykonywana jest, z zastrzeżeniem punktu 5.9, przez drużynę manewrową Przewoźnika obsługującego bocznicę.

6.1.3 Przed rozpoczęciem pracy manewrowej na boczniczy, kierownik manewrów (ustawiacz Przewoźnika) obowiązany jest ustalić plan pracy manewrowej na boczniczy z upoważnionym przedstawicielem użytkownika boczniczy dokonującym odbioru lub zdawania wagonów.

6.1.4 Plan ten powinien obejmować w szczególności wyznaczenie miejsc podstawienia poszczególnych wagonów w celu wykonania czynności ładunkowych.

6.1.5 Przed rozpoczęciem pracy manewrowej na boczniczy kierujący manewrami (ustawiacz Przewoźnika) obowiązany jest poinformować o planie pracy manewrowej podległego mu manewrowego oraz maszynistę pojazdu trakcyjnego.

6.1.6 W przypadku wykonywania pracy manewrowej pojazdem drogowym kierujący manewrami obowiązany jest omówić plan pracy manewrowej z pracownikami uczestniczącymi w tych czynnościach.

6.1.7 Plan pracy manewrowej na boczniczy powinien uwzględniać potrzebę bezpiecznej i sprawnej obsługi poszczególnych punktów ładunkowych.

6.1.8 Plan pracy manewrowej oraz jej organizacja powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami oraz postanowieniami niniejszego regulaminu.

6.1.9 Za właściwe zaplanowanie i organizację pracy manewrowej na boczniczy odpowiada kierujący manewrami.

### **6.2 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej**

6.2.1 Do podstawowych zadań drużyny manewrowej w zakresie obsługi boczniczy „UNIWERSTAL” należy: terminowe, sprawne i bezpieczne podstawianie oraz zabieranie wagonów z punktu zdawczo – odbiorczego boczniczy oraz podstawianie ich na poszczególne punkty ładunkowe.

6.2.2 W celu zapewnienia właściwej organizacji obsługi boczniczy, każdy z pracowników drużyny manewrowej i trakcyjnej wykonuje odpowiednio czynności określone w punktach 6.2.3 – 6.2.21.

6.2.3. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej na boczniczy kierujący manewrami powinien:

- 1) sprawdzić skład drużyny manewrowej i trakcyjnej, przepisowe ubranie pracowników i wyposażenie w przybory sygnałowe, stan sprawności drużyny manewrowej i trakcyjnej,
- 2) dokonać podziału poszczególnych czynności pomiędzy pracowników drużyny manewrowej,
- 3) zapoznać się ze stanem zajętości toru na boczniczy,
- 4) sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem,
- 5) ustalić miejsca postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności (wykolejonych, uszkodzonych, przetrzymanych, z pilnym ładunkiem itp.),
- 6) sprawdzić stan i ilość używanych przy manewrach płozów hamulcowych, stan oświetlenia i urządzeń łączności,

- 7) bezpośrednio przed rozpoczęciem manewrów ustalić plan pracy manewrowej i zapoznać z nim: drużynę trakcyjną, pracowników drużyny manewrowej oraz sprawdzić, czy nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdów kolejowych.

6.2.4 W czasie wykonywania pracy manewrowej na bocznicy, do obowiązków kierownika manewrów należy:

- 1) kierowanie wykonywaną pracą manewrową,
- 2) przyjmowanie i zdawanie wagonów - stosownie do ustaleń regulaminu pracy bocznicy oraz zawartych umów bocznicowych,
- 3) wyznaczanie manewrowego do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem
- 4) w razie wypadku podczas manewrów zgłosić natychmiast ten fakt kierującemu pracą bocznicy, oraz swemu przełożonemu,
- 5) sprawdzenie prawidłowości oświetlenia terenu w porze ciemnej,
- 6) przerwanie pracy manewrowej w wypadku stwierdzenia zagrożeń mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo pracy manewrowej oraz pracowników ją wykonujących oraz powiadomienie o potrzebie ich usunięcia kierującego pracą na bocznicy.

6.2.5 Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzać:

- posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
- oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
- widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.

6.2.6 Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie przez drużynę manewrową pracy zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu oraz obowiązujących przepisów i instrukcji.

6.2.7 Do obowiązków manewrowego należy:

- 1) rozprężanie i sprzęganie taboru kolejowego,
- 2) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
- 3) hamowanie manewrującego taboru,
- 4) zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem,
- 5) inne czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.

6.2.8 Przed przystąpieniem do pracy kierownik manewrów, lub na jego polecenie manewrowy powinien na obejść tor bocznicowy i sprawdzić:

- 1) jaki jest stan wypełnienia toru bocznicowego,
- 2) czy tor bocznicowy nie jest zamknięty dla ruchu,
- 3) czy pod kołami pojazdów kolejowych nie ma płozów, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,
- 4) czy na torze nie znajduje się pojazd kolejowy wykolejony, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub pojazdy kolejowe wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
- 5) czy płozy do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
- 6) czy miejsce pracy jest należycie oświetlone,
- 7) czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i pojazdów kolejowych.

6.2.9 Informację o stanie toru, pojazdów kolejowych oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach, manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.

6.2.10 Manewrowy powinien dawać sygnały samodzielnie w następujących sytuacjach:

- 1) przed dojechaniem do wagonów, które manewrowy ma połączyć,
- 2) gdy na polecenie kierownika manewrów, wykonuje manewry jednoosobowo,
- 3) celem wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa.

6.2.11 Manewrowemu nie wolno oddalać się z wyznaczonego miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.

6.2.12 Przed zakończeniem pracy na boczniczy manewrowy powinien:

- 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono pojazdów kolejowych poza ukresami toru,
- 2) zabezpieczyć pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami pkt. 5.12.
- 3) nie użyte do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu,
- 4) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki;

6.2.13 O wykonaniu czynności określonych w punkcie 6.2.12 manewrowy niezwłocznie po ich zakończeniu powiadamia kierującego manewrami (ustawiacza Przewoźnika).

6.2.14 Podczas pracy manewrowej na boczniczy drużyna trakcyjna powinna obserwować:

- 1) sygnały i wskaźniki oraz ściśle się do nich stosować,
- 2) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (np. ludzie na torze),
- 3) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów.

6.2.15 Drużyna trakcyjna powinna wiedzieć kto jest kierującym manewrami, wykonywać manewry na jego polecenie, o ile nie są sprzeczne z niniejszym regulaminem oraz obowiązującymi przepisami.

6.2.16 Zabrania się wykonania przez drużynę trakcyjną polecenia w przypadku nieomówienia przez kierującego manewrami planu pracy manewrowej, podania przez drużynę manewrową sygnału lub polecenia w sposób wątpliwy lub niezgodny z obowiązującymi przepisami.

6.2.17 Praca manewrowa powinna być wykonywana w przez drużynę trakcyjną w składzie zgodnym z niniejszym regulaminem (pkt. 5.5.2).

6.2.18 Zabrania się pozostawiania podczas przerwy w pracy pojazdu trakcyjnego bez dozoru pracownika drużyny trakcyjnej.

6.2.19 Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, po upewnieniu się, że nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.

6.2.20 Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być wykonane niezwłocznie bez względu na to, kto je wydał.

6.2.21 Podczas jazd manewrowych przez przejazdy kolejowe (przejścia), miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał Rp1 "Baczność".

### **6.3 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic**

6.3.1 Wszelkie czynności ładunkowe na bocznicach mogą odbywać się wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych.

6.3.2 Przed rozpoczęciem czynności ładunkowych należy upewnić się czy tabor został zahamowany.

6.3.3 W przypadku wykonywania ręcznych prac przeładunkowych należy ściśle przestrzegać obowiązujących przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych.

6.3.4 Wszelkie maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac ładunkowych powinny być sprawne, zapewniać bezpieczeństwo pracy oraz podlegać stosownym przeglądom wynikającym z obowiązujących przepisów oraz dokumentacji techniczno-ruchowej.

6.3.5 Maszyny i urządzenia ładunkowe powinny być obsługiwane zgodnie z dokumentacją techniczno-ruchową, przez osoby posiadające stosowne uprawnienia przewidziane odrębnymi przepisami.

6.3.6 W czasie wykonywania prac ładunkowych sprzętem zmechanizowanym zabrania się:

- 1) używania maszyn i urządzeń niezgodnie z ich przeznaczeniem,
- 2) obsługi maszyn i urządzeń przez osoby nie posiadające odpowiednich uprawnień,
- 3) obsługi maszyny lub urządzenia w czasie niedyspozycji, choroby oraz po spożyciu alkoholu,
- 4) wykonywania obsługi urządzeń sterujących (dźwigni, pedałów) mokrymi lub zatłuszczonymi rękoma oraz podszewkami butów,
- 5) przebywania osób postronnych w kabinie operatora podczas pracy maszyny, jak również dostępu do maszyny przez osoby nieuprawnione,
- 6) przebywania ludzi w zasięgu pracy maszyny,
- 7) wykonywania jakichkolwiek napraw i konserwacji maszyny lub urządzenia w czasie ich pracy,
- 8) wykonywania innych czynności mogących odwrócić uwagę w trakcie wykonywanej pracy,
- 9) pozostawiania ciężaru w stanie zawieszonym podczas przerwy w pracy urządzenia,
- 10) podnoszenia lub przewożenia ludzi na haku, chwytaku lub innym osprzęcie urządzenia, oraz pojeździe do tego nie przystosowanym,
- 11) oddalania się od maszyny gdy nie została ona unieruchomiona i zabezpieczona przed przypadkowym uruchomieniem,
- 12) pozostawienia maszyny na pochyłości bez zabezpieczenia przed samoczynnym poruszeniem się,
- 13) użycia maszyny, jeśli nie została ona odpowiednio zabezpieczona przed utratą stabilności zgodnie z instrukcją obsługi.

6.3.7 Szczegółowe zasady obsługi urządzeń technicznych wykorzystywanych do prac transportowych na terenie bocznic regulują odrębne przepisy.

6.3.8 W czasie wykonywania robót ładunkowych w porze ciemnej punkty ładunkowe powinny być odpowiednio oświetlone.

6.3.9 W czasie wykonywania robót ładunkowych pracownicy powinni być wyposażeni w ubrania ochronne oraz środki ochrony osobistej odpowiednio do właściwości przeładowywanego ładunku oraz użytego sprzętu przeładunkowego.

6.3.10 Podstawianie i zabieranie wagonów na- i z punktów ładunkowych powinno odbywać się zgodnie z postanowieniami pkt. 6.6 niniejszego regulaminu.

## **6.4 Ważenie wagonów**

6.4.1 Ważenia wagonów na boczniczy nie dokonuje się.

## **6.5 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych**

6.5.1 Złe warunki atmosferyczne ze względu na swą specyfikę mogą negatywnie wpływać na sprawność i bezpieczeństwo pracy manewrowej na boczniczy.

6.5.2 Do złych warunków atmosferycznych należy zaliczyć w szczególności: mgłę, intensywne opady atmosferyczne, burze, śnieżycę i niskie temperatury.

6.5.3 Mgła w sposób istotny ogranicza widoczność podczas pracy manewrowej, a tym samym obserwację drogi przebiegu oraz podawanych sygnałów.

6.5.4 W czasie mgły lub innych warunków w sposób istotny ograniczających widoczność należy dostosować prędkość jazdy składu manewrowego do istniejących warunków, a w skrajnych wypadkach pracę manewrową należy przerwać.

6.5.5 W przypadku ograniczonej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi należy podawać w miarę możliwości sygnały manewrowe za pomocą latarki (nocne) oraz zwracać szczególną uwagę na podawane sygnały dźwiękowe.

6.5.6 W przypadku występowania wyładowań atmosferycznych mogących stwarzać zagrożenie dla pracowników wykonujących pracę manewrową oraz prace ładunkowe, prace te należy przerwać.

6.5.7 Opady, zamiecie, zawieje śnieżne oraz mrozy mogą w znacznym stopniu utrudniać wykonywanie pracy manewrowej na boczniczy. Trudności te przejawiają się w następujący sposób:

- 1) twardnienie smarów, oblodzenie sprzęgów wagonowych utrudnia sprzęganie i rozprzęganie wagonów.
- 2) występują przeszkody w działaniu urządzeń nastawczych zwrotnic z powodu zamarzania i zaśnieżania.
- 3) ciepła odzież drużyny manewrowej zmniejsza swobody ruchów wskutek czego zmniejsza się sprawność wykonywania czynności.
- 4) osłanianie uszu przed mrozem utrudnia odbiór sygnałów słuchowych.

6.5.8 Aby nie dopuścić do stanu pogorszenia warunków pracy manewrowej na boczniczy należy dostosować wszystkie urządzenia, wyposażenie pracowników i organizację pracy do warunków zimowych. Dostosowania te powinny być dokonane z dostatecznym wyprzedzeniem przed wystąpieniem przeszkód spowodowanych warunkami zimowymi.

6.5.9 Kierujący pracą boczniczy „UNIWERSTAL” obowiązany jest dopilnować, aby w tym okresie były przygotowane i złożone w wyznaczonych miejscach następujące materiały, sprzęt i narzędzia:

- 1) specjalny smar do płozów hamulcowych,
- 2) łopaty, miotły, szczotki stalowe, skrobaczki, kilofy, drągi żelazne.
- 3) odzież zimowa dla pracowników zatrudnionych przy pracach odśnieżnych.
- 4) piasek do posypywania dróg dojazdu, międzytorzy, ścieżek, itp.

6.5.10 Wymienione w punkcie 6.5.9 materiały i narzędzia winny być w ciągłej gotowości i sprawności technicznej.

6.5.11 W związku z przygotowaniem boczniczy do pracy w warunkach zimowych kierujący pracą boczniczy „UNIWERSTAL”:

- 1) powiadamia zainteresowanych pracowników o miejscach przechowywania i magazynowania materiałów sprzętu i narzędzi przygotowanych do usuwania trudności zimowych,
- 2) wyznacza pracowników do obowiązków których, będzie należało oczyszczanie ze śniegu i lodu toru bocznicowego oraz odśnieżanie i posypywanie piaskiem poszczególnych elementów infrastruktury boczniczy (drogi, ścieżki, place itp.), zapoznając ich jednocześnie z zakresem obowiązków i zasadami BHP.

6.5.12 Przed przystąpieniem do pracy manewrowej w warunkach zimowych pracownicy zatrudnieni przy manewrach oprócz wykonywania normalnych czynności powinni sprawdzić czy:

- 1) miejsca śliskie i niebezpieczne zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracy manewrowej, oraz czy nie ma innych przeszkód stwarzających niebezpieczeństwo poruszania się pracowników i przetaczanego taboru,
- 2) manewry nie będą zagrażać pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu przeszkód zimowych,
- 3) sygnały, wskaźniki i tablice ostrzegawcze będą widoczne dla pracowników wykonujących manewry.

6.5.13 W przypadku niespełnienia warunków określonych w punkcie 6.5.12 drużyna manewrowa zgłasza ten fakt użytkownikowi boczniczy oraz żąda usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa wykonania pracy manewrowej.

6.5.14 Zabrania się układania płozów hamulcowych używanych do hamowania wagonów na śniegu z powodu możliwości ich oblodzenia.

6.5.15 Kierujący pracą boczniczy „UNIWERSTAL” jest koordynatorem akcji zimowej boczniczy i jako kierujący akcją nie powinien dopuścić do zakłócenia normalnej pracy boczniczy w okresie zimy.

6.5.16 W zakresie zapewnienia zimowego utrzymania infrastruktury boczniczy odpowiedzialność ponoszą:

- użytkownik boczniczy – na terenie boczniczy od punktu styku infrastruktury,
- PKP PLK S.A., – na terenie zarządzanym przez PKP PLK S.A.

6.5.17 W przypadku dużych opadów śniegu do oczyszczenia torów boczniczy może być użyty zmechanizowany sprzęt do walki ze śniegiem należący do PKP PLK S.A. Zlecenie na odpłatne użycie sprzętu odśnieżnego należy kierować do PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku.

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

6.6.1 W czasie wykonywania pracy, wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach lub pracach ładunkowych powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.

6.6.2 Przed przejściem przez tor należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.

6.6.3 Przy przechodzeniu przez tor zastawiony pojazdami kolejowymi należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi pojazdami, o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojące pojazdy kolejowe przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.

6.6.4 Nie wolno przechodzić przez tor przed nadjeżdżającym pojazdem kolejowym jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pojazdem.

6.6.5 Nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi oraz po ich zderzakach i sprzęgach.

6.6.6 Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a obiektami przylegającymi do tego toru.

6.6.7 Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.

6.6.8 Pracownik zatrudniony przy manewrach, jadący na stopniu przetaczanego pojazdu kolejowego powinien być zwrócony twarzą w kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt pojazdu kolejowego.

6.6.9 W czasie, gdy pojazd kolejowy znajduje się w ruchu, zabrania się zatrudnionym przy manewrach:

- 1) wychylać się poza skrajnię taboru,
  - 2) przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinkach, na stopniach bez uchwytu, z uchwytem uszkodzonym lub umocowanym wyłącznie do drzwi rozsuwanych.
  - 3) przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
  - 4) przebywać na stopniach pojazdów kolejowych od strony wysokich ramp, peronów i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,
  - 5) przebywać na stopniach pojazdów kolejowych w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń, estakad itp. gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
  - 6) przebywać na stopniach wejściowych do pojazdów trakcyjnych,
  - 7) zajmować miejsca w wagonie załadowanym towarami niebezpiecznymi,
  - 8) przebywać na zderzakach, sprzęgach, ładunkach i dachach pojazdów kolejowych.
- 6.6.10 Zabrania się zeskakiwania lub wskakiwania do pojazdów kolejowych będących w ruchu.
- 6.6.11 Do hamowania wagonów płozami hamulcowymi nie wolno zatrudniać kobiet oraz osób poniżej 18 lat i pracowników nie posiadających odpowiedniego stanu zdrowia uprawniającego do wykonywania pracy manewrowej.
- 6.6.12 Tor i międzytorze w miejscu, gdzie odbywa się praca manewrowa muszą być utrzymane w należytej czystości i porządku, nie wolno tam składować materiałów, nawierzchni, żwiru, podkładów, piasku itp.
- 6.6.13 Obok toru na boczniczy „UNIWERSTAL” wolno składować ładunek w odległości co najmniej 1,5 m od zewnętrznej krawędzi szyny.
- 6.6.14 Miejsca, na których dokonywany jest na i wyładunek wagonów oraz odbywa się praca manewrowa, w porze ciemnej powinny być odpowiednio oświetlone.
- 6.6.15 Zabrania się używania toru jako dróg kołowych.
- 6.6.16 Przed rozpoczęciem pracy manewrowej na torze boczniczy, ustawiacz lub manewrowy muszą uprzedzić o tym osoby zatrudnione przy czynnościach na i wyładunkowych. Pracę manewrową ustawiacz może rozpocząć po upewnieniu się, że znajdującym się w tym rejonie pracownikom nie grozi niebezpieczeństwo.
- 6.6.17 Zabrania się wykonywania czynności związanych z transportem kolejowym (manewry, czynności ładunkowe) na boczniczy pod wpływem alkoholu lub podobnie działającego do alkoholu środka.
- 6.6.18 Podczas wykonywania pracy manewrowej na torze boczniczy drużyna manewrowa i trakcyjna stosują jak najdalej idące środki ostrożności, zwracając baczność uwagę na drogę przejazdu składu manewrowego, aby nie dopuścić do najechania na przeszkodę lub ludzi znajdujących się na torach.
- 6.6.19 Szczególną ostrożność należy zachować w czasie wykonywania pracy manewrowej:
- 1) podczas przejazdu przez bramę wjazdową;
  - 2) podczas przejazdu w pobliżu miejsc, gdzie pracują ludzie;
  - 3) w pobliżu miejsc, gdzie zainstalowane są urządzenia rozładunkowe.
- 6.6.20 Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe, kierownik manewrów powinien:
- 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
  - 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
  - 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
  - 4) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,



- 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
- 6) sprawdzić czy składowany ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru; należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować go obok toru w odległości co najmniej 1,5 m od skrajnej szyny,
- 7) upewnić się, że wagony stojące na torze nr 101 są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

6.6.21 W czasie obsługi punktu ładunkowego zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.

6.6.22 W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawianego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nic zetknie się z nim.

6.6.23 W czasie manewrów należy zwracać uwagę, aby nikt nie znalazł się pomiędzy lokomotywą, a wagonami, rampami, itp.

6.6.24 W przypadku zauważenia przeszkody podczas wykonywania pracy manewrowej manewry należy przerwać, a przeszkodę usunąć. Manewry mogą być wznowione na polecenie kierującego manewrami.

6.6.25 Ustawiacz lub na jego polecenie manewrowy, podczas podstawiania wagonów na punkty ładunkowe zajmuje miejsce na czole spychanego składu, a w przypadku baku takiej możliwości powinien poprzedzać manewrujący skład.

6.6.26 Podczas wykonywania pracy manewrowej ustawiacz powinien w miarę możliwości znajdować się w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, drogę przebiegu oraz aby był dobrze widziany przez maszynistę lokomotywy.

6.6.28 Nie wolno wykonywać manewrów przy wagonach podłączonych do urządzeń rozładunkowych.

6.6.29 O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.

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

### **7.1 Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo – odbiorczych**

7.1.1 Przekazywanie przesyłek wagonowych lub wagonów próżnych na bocznicę „UNIWERSTAL” odbywa się na torze nr 144 (punkt zdawczo-odbiorczy).

7.1.2 Podstawowym dokumentem służącym do zdania i odbierania przesyłki na i z torów punktu zdawczo-odbiorczego są dokumenty przewozowe. W przypadku wagonów próżnych dokumentem właściwym jest „Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu” R-7. Dopuszcza się na życzenie Klienta oraz za zgodą Przewoźnika stosowanie druków R-25 lub R-27 oraz innych druków uzgodnionych pomiędzy użytkownikiem bocznicą a Przewoźnikiem.

7.1.3 Ze strony Przewoźnika wagony lub przesyłki zdaje upoważniony jego pracownik, a ze strony bocznicę odbiera upoważniony pracownik bocznicę.

7.1.4 Obowiązkiem przyjmującego wagony lub przesyłki od Przewoźnika jest sprawdzenie stanu ładunku, wagonów, plomb na wagonach plombowanych, wyposażenia wagonów (luźne części wagonowe).

7.1.5 Strona odbierająca przesyłkę lub wagony próżne zobowiązana jest potwierdzić odbiór czytelnym podpisem i pieczęcią osoby upoważnionej na liście przewozowym, wykazie R-7 lub innym dokumencie uzgodnionym pomiędzy Przewoźnikiem, a użytkownikiem bocznicę.

7.1.6 Wszelkie uwagi stwierdzone przy zdaniu/odbiorze przesyłki lub wagonów próżnych, przedstawiciele użytkownika bocznicę oraz Przewoźnika odnotowują w dokumentach przewozowych, druku R7 lub innych dokumentach uzgodnionych przez Przewoźnika oraz użytkownika bocznicę.

7.1.7 Jeżeli użytkownik bocznicę stwierdzi utratę części przesyłki, ubytek lub uszkodzenie przesyłki może żądać od Przewoźnika odszkodowania na podstawie złożonej reklamacji. Szczegółowy tryb postępowania w takich przypadkach określają przepisy ustawy Prawo przewozowe oraz Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (Dz.U. Nr 38 poz. 266 ze zm.).

7.1.8 Ustalenie protokolarne strat, ubytków lub uszkodzeń powinno odbyć się w obecności uprawnionych osób ze strony użytkownika bocznicę oraz Przewoźnika.

7.1.9 Fakt sporządzenia protokołu stwierdzającego szkodę pracownik Przewoźnika wpisuje do listu przewozowego i dokumentu zdawczo-odbiorczego.

7.1.10 Reklamacje dotyczące odszkodowań z tytułu utraty, ubytku albo uszkodzenia przesyłki oraz inne odszkodowania należy zgłaszać na piśmie na adres siedziby Przewoźnika.

### **7.2 Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkty zdawczo-odbiorcze**

7.2.1 O wagonach gotowych do zabrania z bocznicę, tak ładownych jak i próżnych, upoważniony pracownik bocznicę zawiadamia w sposób ustalony umową bocznicową wyznaczonego pracownika Przewoźnika.

7.2.2 Po zakończeniu wyładunku wagonów należy usunąć z wagonów wszelkiego rodzaju napisy kredowe, nalepki, wagony oczyścić i pozakładać luźne części należące do poszczególnych wagonów, natomiast wagony plombowane zaplombować.

7.2.3 Formalności związane z odbiorem wagonów załatwiane są na torze nr 144.

7.2.4 Wagony ze strony bocznicę „UNIWERSTAL” przekazuje przedstawiciel bocznicę, a przyjmuje ze strony Przewoźnika kierownik manewrów (ustawiacz) dokonujący obsługi bocznicę.

7.2.5 Kierownik manewrów (ustawiacz Przewoźnika) dokonujący obsługi toru zdawczo – odbiorczego bocznicę „UNIWERSTAL” po przybyciu do zabrania wagonów dokonuje sprawdzenia stanu wagonów próżnych pod względem technicznym i czystości, natomiast wagonów ładownych pod względem stanu załadowania, zabezpieczenia przesyłek, prawidłowego zaplombowania.

7.2.6 Wszelkie nieprawidłowości stwierdzone podczas przyjmowania wagonów ustawiać Przewoźnika odnotowuje we wszystkich egzemplarzach dokumentu potwierdzającego odbiór wagonów. Pod adnotacją składają podpisy zdający oraz przyjmujący wagony.

7.2.7 Wagony z przesyłkami nieprawidłowo załadowanymi, nieprawidłowo zabezpieczonymi bądź zaplombowanymi, odbierający może potraktować jako wagon nie załadowany, natomiast wagony po rozładunku nie oczyszczone lub z nie pozakładanymi luźnymi częściami może potraktować jako wagony nie rozładowane.

7.2.8 W przypadku nieobecności przedstawiciela boczniczy „UNIWERSTAL” na torze zdawczo – odbiorczym przy odbiorze wagonów w czasie ich podstawiania przez Przewoźnika, obsługujący ustawiać Przewoźnika czyni zapis na dokumencie potwierdzającym zdanie wagonów „przedstawiciel boczniczy nieobecny”.

7.2.9 W analogiczny sposób postępuje się podczas zabierania wagonów, czyniąc zapis „przedstawiciel boczniczy nieobecny”.

7.2.10 Szczegółowe zasady postępowania przy przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów na boczniczy „UNIWERSTAL” reguluje umowa bocznicowa zawarta z Przewoźnikiem.

**8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW  
NIEBEZPIECZNYCH**

Na bocznicy „UNIWERSTAL” nie odbywa się przewóz kolejną towarów niebezpiecznych.

## **9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO**

9.1.1 Bocznicę należy użytkować w sposób zgodny z jej przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należyłym stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jej właściwości użytkowych i sprawności technicznej. Obowiązek ten spoczywa na użytkowniku boczniczy.

9.1.2 Częstotliwość oraz zakres kontroli stanu technicznego, przydatności do użytkowania obiektu budowlanego, estetyki obiektu budowlanego oraz jego otoczenia regulują postanowienia art. 62 ust. 1 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.)

9.1.3 Za terminowość dokonywania kontroli oraz zapewnienie pracowników o odpowiednich kwalifikacjach wymaganych do ich przeprowadzenia odpowiedzialny jest użytkownik boczniczy.

9.1.4 Wyniki okresowych kontroli powinny być odnotowane we właściwej dokumentacji.

9.1.5 Do prac związanych z utrzymaniem boczniczy wchodzi: oględziny, konserwacja, przeglądy bieżące, remonty średnie i kapitalne toru, rozjazdu i podtorza oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Wszystkie wymienione prace wykonuje użytkownik boczniczy na własny koszt.

9.1.6 Szczegółowe warunki utrzymania urządzeń na boczniczy regulują przepisy wewnętrzne.

9.1.7 O uszkodzeniach elementów infrastruktury kolejowej boczniczy oraz konieczności wykonania ich naprawy, w przypadku ich stwierdzenia, należy powiadomić kierującego pracą boczniczy.

9.1.7 Jeżeli pracownicy Przewoźnika podczas obsługi boczniczy stwierdzą usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego, Przewoźnik może wstrzymać dokonywanie obsługi boczniczy.

9.1.8 Usterki nie wymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez użytkownika boczniczy sposobem gospodarczym, w czasie pomiędzy obsługami kolejowymi boczniczy.

9.1.9 W razie konieczności wykonania napraw lub remontów specjalistycznych, których nie można wykonać siłami i środkami użytkownika boczniczy, ich wykonanie powinno zostać zlecone firmie zewnętrznej posiadającej odpowiednie uprawnienia do ich wykonania.

9.1.10 Wykonywane prace muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą wymagane obowiązującymi przepisami uprawnienia.

9.1.11 Wszelkie roboty związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na boczniczy, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej związanej z obsługą kolejową boczniczy muszą być uzgodnione z:

- 1) PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Białymstoku,
- 2) przewoźnikiem dokonującym obsługi.

9.1.12 Przed przystąpieniem do wykonania robot utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający:

- 1) zakres i termin wykonania poszczególnych prac,
- 2) niezbędne środki ostrożności i sposób osłonięcia miejsca robót,
- 3) osobę nadzorującą wykonanie robot.

9.1.13 Miejsce robót powinno być sygnalizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

9.1.14 Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.

9.1.15 Każdy pracownik wykonujący czynności związane z przeglądami, utrzymaniem, naprawą i konserwacją infrastruktury kolejowej na boczniczy powinien być wyposażony w kamizelkę (ubiór) koloru pomarańczowego i korzystać z niej podczas wykonywania tych czynności.

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

10.1.1 Drużyna trakcyjna obsługująca bocznicę „UNIWERSTAL” powinna spełniać warunki przewidziane przepisami obowiązującymi w tym zakresie Przewoźnika.

10.1.2 Drużyna manewrowa obsługująca bocznicę „UNIWERSTAL” powinna spełniać warunki przewidziane rozporządzeniem, o którym mowa w pkt 1.2.1 ppkt. 6 niniejszego regulaminu oraz przepisami wewnętrznymi Przewoźnika.

10.1.3 Odpowiedzialność za spełnienie warunków, o których mowa w pkt. 10.1.1 i 10.1.2 ponosi Przewoźnik obsługujący bocznicę.

10.1.4 Pracownik boczniczy kierujący manewrami za pomocą pojazdu drogowego powinien znać warunki miejscowe oraz być przeszkolony i przeegzaminowany w zakresie wymaganym do kierowania tymi manewrami.

10.1.5 Odpowiedzialność za spełnienie warunku określonego w pkt. 10.1.4 ponosi pracodawca.

10.1.6 Kontrole, o których mowa w pkt. 9.1.2 mogą być dokonywane wyłącznie przez osoby posiadające uprawnienia budowlane w specjalności kolejowej.

10.1.7 Pracownik bezpośrednio nadzorujący czynności związane z utrzymaniem, naprawą i konserwacją nawierzchni kolejowej na boczniczy powinien posiadać uprawnienia budowlane do kierowania robotami w specjalności kolejowej lub kwalifikacje toromistrza określone rozporządzeniem, o którym mowa w pkt 1.2.1 ppkt. 6 niniejszego regulaminu.

## **11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA BOCZNICY**

11.1.1 Użytkownik boczniczy „UNIWERSTAL” z tytułu nadzoru ma obowiązek przestrzegania właściwych postanowień Rozporządzenia Ministra Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 16 lipca 1954r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy (Dz. U. Nr 38, poz. 167).

11.1.2 Kierujący pracą boczniczy „UNIWERSTAL” zobowiązany jest ujmować wybrane zagadnienia określone w niniejszym regulaminie w tematyce szkoleń z zakresu BHP pracowników stykających się z transportem kolejowym (np. zatrudnionych przy pracach na i wyładunkowych).

11.1.3 Kierujący pracą boczniczy „UNIWERSTAL” raz w miesiącu winien dokonać kontroli punktów na i wyładunkowych boczniczy, zwracając szczególną uwagę na:

- 1) ilość sprzętu służącego do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem, jego przechowywanie oraz stan techniczny,
- 2) czy tor i podtorze są odpowiednio utrzymane i zapewniają bezpieczne warunki pracy manewrowej pracowników przy niej zatrudnionych,
- 3) czy zatrudnieni pracownicy przestrzegają postanowień obowiązujących przepisów, instrukcji oraz niniejszego regulaminu.

11.1.4 W przypadku stwierdzenia nieprzestrzegania przepisów, instrukcji oraz postanowień niniejszego regulaminu przez pracowników drużyny manewrowej Przewoźnika, kierujący pracą boczniczy powiadamia o tym fakcie Przewoźnika.

## **12. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM**

### 12.1.1 Podstawowe definicje:

- 1) wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
  - a) kolizje,
  - b) wykolejenia,
  - c) zdarzenia na przejazdach,
  - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
  - e) pożar pojazdu kolejowego;
- 2) poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
  - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
  - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;
- 3) incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
- 4) ciężko ranny - osobę, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia i w następstwie tego była hospitalizowana przez ponad 24 godziny;
- 5) komisja kolejowa - osobę lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika boczniczy kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek;
- 6) poszkodowany - zabitego, ciężko rannego lub rannego;
- 7) ranny - osobę, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała obrażeń ciała wymagających udzielenia pomocy lekarskiej;
- 8) ustawa - ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 9) zabity - osobę, która utraciła życie w poważnym wypadku lub wypadku albo w ich wyniku doznała obrażeń ciała powodujących śmierć w ciągu 30 dni, licząc od dnia poważnego wypadku lub wypadku;
- 10) zdarzenie - poważny wypadek, wypadek lub incydent;

12.1.2 Każdy pracownik boczniczy lub Przewoźnika, który dowiedział się o zaistniałym zdarzeniu z ludźmi lub taborem kolejowym na boczniczy jest obowiązany osobiście, a jeżeli jest to niemożliwe, za pośrednictwem innych osób powiadomić o tym fakcie kierującego pracą boczniczy. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego czas, miejsce, opis i skutki.

12.1.3 Każdy pracownik boczniczy lub Przewoźnika jest obowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy.

12.1.4 Kierujący pracą boczniczy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

- 1) natychmiast zamknąć tor, na którym powstała przeszkoda dla ruchu;



- 2) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze pociąg, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału "Alarm";
- 3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:
  - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
  - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
  - c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi,
  - d) zawałeniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego;
- 4) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;

12.1.5 Kierujący pracą boczniczy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

- 1) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika boczniczy kolejowej;
- 2) Przewodniczącego PKBWK na numer telefonu **510 126 711** sms-em podając: datę, godzinę i miejsce powstania stanu, zdarzenia, konsekwencje zaistniałe w wyniku stanu lub zdarzenia, podmiot na terenie którego zaistniały zdarzenia, imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej, imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia;
- 3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego w Lublinie w formie SMS na numer telefonu **572 591 122**, podając czas miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia w formacie: RRRR.MM.DD-KATEGORIA ZDARZENIA (o ile jest znana) NR LINII/BOCZNICA, TREŚĆ;

12.1.6 Informację o wykonaniu poszczególnych czynności, o których mowa w pkt. 12.1.4 oraz 12.1.5 należy odnotować w prowadzonej dokumentacji.

12.1.7 Kierujący pracą boczniczy kolejowej jest obowiązany pisemnie zawiadomić o zdarzeniu podmioty, o których mowa w pkt. 12.1.8. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia wskazanego w pkt. 12.1.13.

12.1.8 Zawiadomienie otrzymuje:

- 1) Przewodniczący PKBWK fax. **22 630 14 39**, e-mail: **pkbwk@mswia.gov.pl**;
- 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej "Prezesem UTK" (**e-mail: zdarzenia@utk.gov.pl**) ;
- 3) w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
  - a) **Prokuratura Rejonowa Białystok - Południe**,  
15-950 Białystok, ul. Adama Mickiewicza 103,  
telefon 85 66 56 818  
fax: 85 66 56 838  
e-mail: sekretariat.poludnie@bialystok.po.gov.pl
  - b) **Komenda Miejska Policji w Białymstoku**  
15-369 Białystok ul. Gen. J. Bema 4  
telefon 47 711 24 73  
fax: 47 711 34 41  
e-mail: kmp@bialystok.bk.policja.gov.pl

12.1.9 Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji - należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.

12.1.10 Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.

12.1.9 Do czasu przybycia na miejsce komisji wypadkowej nie wolno podejmować żadnych czynności, które zatartyby lub usunęły ślady wypadku.

12.1.9 Wznowienie pracy na torach bocznic może nastąpić na zezwolenie przewodniczącego komisji badającej przyczynę i okoliczności wypadku.

12.1.10 Decyzję co do składu oraz trybu pracy komisji badającej przyczynę, okoliczności oraz skutki zdarzenia zaistniałego na terenie bocznic podejmują wspólnie użytkownik bocznic i przewoźnik.

12.1.11 W przypadku zaistnienia zdarzenia na terenie zarządzanym przez PKP PLK S.A. zasady postępowania oraz składu i powoływania komisji wypadkowej określają przepisy wewnętrzne ww. zarządcy infrastruktury.

12.1.12 Wykaz telefonów alarmowych:

**Telefon alarmowy z telefonów komórkowych i stacjonarnych 112**

12.1.9 Zasady postępowania użytkownika bocznic w związku ze zdarzeniami zaistniałymi na jej terenie oraz wzory stosowanych dokumentów określają postanowienia Rozporządzenia Ministra Infrastruktury Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369).

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

## 13.1 Wykaz adresów i numerów telefonów

<b>L.p.</b>	<b>Podmiot</b>	<b>Adres</b>	<b>Nr telefonu</b>
1	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku	Białystok, ul. M. Kopernika 58	85 673 12 01 dyspozytor 85 651 80 42 sekretariat
2	PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Białymstoku	Białystok, ul. Wiatrakowa 36	85 673 34 13
3	PKP PLK S.A. Stacja kolejowa Białystok Starosielce	Stacja PKP Białystok Starosielce	85 673 35 17 dyżurny ruchu kom. 500 304 001
4	Licencjonowany przewoźnik		
5			
6			
7			
8			

## **14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

### **14.1 Rozdzielnik regulaminu**

14.1.1 Regulamin sporządzono w sześciu jednobrzmiących egzemplarzach, z czego otrzymują:

Egz. Nr 1 – „UNIWERSTAL” Sp. z o.o. Sp.k. 15-657 Białystok ul. Ks. J. Popiełuszki 113,

Egz. Nr 2 – „UNIWERSTAL” Sp. z o.o. Sp.k. 15-657 Białystok ul. Ks. J. Popiełuszki 113,

Egz. Nr 3 – PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku,

Egz. Nr 4 – PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Białymstoku,

Egz. Nr 5 i 6 – Licencjonowany przewoźnik obsługujący bocznice.

Egz. Nr 7 – Urząd Transportu Kolejowego

### **14.2 Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu**

14.2.1 Niniejszy regulamin powinien być utrzymany w stałej aktualności, za co odpowiedzialność ponosi kierujący pracą bocznicy „UNIWERSTAL”.

14.2.2 W przypadku przewidywanego uruchomienia nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności, ich przebudowy, przebudowy układu torowego, wejścia w życie zmian w obowiązujących przepisach itp. kierujący pracą bocznicy powinien sprawdzić czy i w jakim zakresie regulamin wymaga zmian.

14.2.3 Jeżeli zachodzi potrzeba wprowadzenia zmian do treści regulaminu, kierujący pracą bocznicy sporządza projekt zmian, który podlega zatwierdzeniu przez użytkownika bocznicy.

14.2.4 Poprawki i uzupełnienia mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego prowadzonego pomiędzy torami zarządcy infrastruktury a bocznicą, przed zatwierdzeniem powinny być uzgodnione pod względem techniczno - ruchowym z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Białymstoku.

14.2.5 Zatwierdzone zmiany i uzupełnienia kierujący pracą bocznicy wprowadza do wszystkich egzemplarzy regulaminów.

14.2.6 Zmiany i uzupełnienia dotyczące numerów telefonów, adresów oraz nazw instytucji kierujący pracą bocznicy może wprowadzić do regulaminu bez sporządzenia pisemnego projektu zmian.

14.2.7 Zmiany i uzupełnienia wiążące się ze sobą powinny być wprowadzane jednocześnie do wszystkich części regulaminu oraz załączników.

14.2.8 Zmiany do treści regulaminu wprowadza się długopisem (atramentem), piśmem odręcznym, w sposób czytelny. Tekst poprzedni (nieobowiązujący) przekreśla się w sposób umożliwiający jego odczytanie.

14.2.9 Każda zmiana wprowadzona do tekstu regulaminu powinna być oznaczona na marginesie kartki za pomocą kółka, z wpisanym kolejnym numerem wynikającym ze skorowidza zmian i uzupełnień.

14.2.10 Jeżeli ilość zmian może spowodować niezachowanie właściwej przejrzystości tekstu, należy wymienić odpowiednią stronę regulaminu lub opracować nowy. Nowe karty regulaminu powinny być opatrzone datą ważności.

14.2.11 Zabrania się wprowadzania do regulaminów zmian w postaci wklejek.

14.2.12 Każda zmiana lub uzupełnienie musi być wpisane do skorowidza zmian i uzupełnień (pkt. 15 regulaminu).

14.2.13 Poprawki i uzupełnienia muszą być wniesione jednocześnie do wszystkich egzemplarzy regulaminu.

### **14.3 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania**

14.3.1 Z postanowieniami regulaminu pracy bocznicy kolejowej powinni zostać zapoznani pracownicy: użytkownika bocznicy kolejowej, przewoźników obsługujących bocznice oraz wykonujący czynności związane z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy.

14.3.2 Użytkownik boczniczy kolejowej prowadzi rejestr osób, które zapoznały się z treścią regulaminu, potwierdzając przyjęcie jego postanowień do wiadomości i stosowania (wzór stanowi załącznik nr 2 do regulaminu).

14.3.3 Znajomość wprowadzanych zmian do treści regulaminu, pracownicy boczniczy potwierdzają przez złożenie podpisu na rejestrach prowadzonych przez kierującego pracą boczniczy (wzór stanowi załącznik nr 3 do regulaminu).

14.3.4 Wypełnione rejestry, o których mowa w pkt. 14.3.2 i 14.3.3 kierujący pracą boczniczy przechowuje w przeznaczony do tego celu teczkę wraz z egzemplarzem nr 2 regulaminu.

**15. Skorowidz zmian i uzupełnień****Skorowidz zmian i uzupełnień wprowadzonych do regulaminu pracy boczniczy  
„UNIWERSTAL”**

L.p.	Nr strony	Zmiana dotyczy	Data i nr zarządzenia	Zmiana obowiązuje od dnia	Podpis wprowadzającego

**Skorowidz zmian i uzupełnień wprowadzonych do regulaminu pracy boczniczej „UNIWERSTAL”**

<b>L.p.</b>	<b>Nr strony</b>	<b>Zmiana dotyczy</b>	<b>Data i nr zarządzenia</b>	<b>Zmiana obowiązuje od dnia</b>	<b>Podpis wprowadzającego</b>

**Załącznik Nr 1 – Plan Schematyczny bocznicy „UNIWERSTAL”**





**Załącznik Nr 3****Rejestr osób, które zapoznały się z treścią zmian  
do Regulaminu Pracy Boczniczy Kolejowej „UNIWERSTAL”**

L.p.	Numer zmiany	Imię i nazwisko	Stanowisko	Data	Podpis