

CET&Logistics Sp. z o.o.
ul. Górna 1
43-600 Jaworzno

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY
KOLEJOWEJ
CET - JEZOR**

Jaworzno, marzec 2021 r.

CET&Logistics Sp. z o.o.
ul. Górna 1
43-600 Jaworzno

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ **CET - JEZOR**

Sporządził:

UZGODNIENIA:

Zatwierdzam:

Regulamin sporządzono w pięciu jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera 44 strony

Spis postanowień znajdujących się w regulaminie

Nr działki	T y t u ł	Strona
I	Postanowienia ogólne	7
1	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	7
2	Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej	8
3	Zakres obowiązywania regulaminu	8
4	Użytkownik bocznic	9
5	Współużytkownicy bocznic	9
6	Przeznaczenie bocznic kolejowej	9
7	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych	9
8	Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona lub przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę	9
II	Opis techniczny bocznic kolejowej	10
1	Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona	10
2	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	10
3	Lokalizacja punktu/ów zdawczo – odbiorczego/ych	10
4	Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od-do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne	10
5	Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów	12
6	Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania	13
7	Uzależnienie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic	13
8	Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych	13
9	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	13
10	Kolejowe obiekty inżynieryjne	13
11	Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	14
12	Oświetlenie bocznic kolejowej	14
13	Punkty ładunkowe	14

Nr działki	T y t u ł	Strona
14	Urządzenia ładunkowe	14
15	Wagi wagonowe	14
16	Bramy kolejowe	14
17	Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki	14
18	Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli	15
19	Sygnały, wskaźniki i tablice	15
20	Urządzenia i środki trakcyjne	15
21	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania	15
22	Środki łączności	16
III	Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej	17
IV	Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej	20
1	Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	20
2	Liczba obsług i czas ich wykonywania	20
3	Masa hamująca składów manewrowych	20
4	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	20
5	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	20
6	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej	21
7	Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznica kolejowa jest połączona	21
V	Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej	22
1	Podział bocznicy na rejony manewrowe	22
2	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej	23
3	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	23
4	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym	23
5	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	23
6	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	23
7	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	24

Nr działki	Tytuł	Strona
8	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	24
9	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych	24
10	Przetaczanie taboru siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów	25
11	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	25
12	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	25
13	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	25
VI	Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej	27
1	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	27
2	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	27
3	Ważenie wagonów	27
4	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	27
5	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	29
6	Bezpieczeństwo i higiena pracy	29
VII	Organizacja obsługi punktu zdawczo – odbiorczego	30
1	Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym	30
2	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo – odbiorczy	30
VIII	Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych	31
1	Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznicy kolejowej	31
2	Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicy kolejowej	31
3	Kwalifikacje i szkolenia pracowników w tym uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych	31
4	Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego	31

Nr działki	T y t u ł	Strona
IX	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.	32
X	Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznic (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznic).	33
XI	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznic ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych).	34
XII	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.	37
XIII	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznic jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.	39
XIV	Postanowienia końcowe.	40
1	Rozdzielnik regulaminu.	40
2	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.	40
3	Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.	41
XV	Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.	42
Załączniki do regulaminu		
	Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu.	43
	Plan schematyczny bocznic kolejowej	-

I. Postanowienia ogólne.

1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

1.1. Regulamin pracy bocznicy kolejowej opracowany został na podstawie:

- Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.),
- 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.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101),
- 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. z 1998 r. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.),
- 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),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1923),
- Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzonego przez jej użytkownika.

1.2. Celem opracowania regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy manewrowej na bocznicy kolejowej CET - Jęzor stanowiącej własność CET&Logistics Sp. z o.o. Regulamin pracy bocznicy kolejowej obejmuje postanowienia regulujące prawidłowe i bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na terenie bocznicy.

1.3. Regulamin obejmuje zakres spraw ogólnie eksploatacyjnych, techniczno-ruchowych, manewrowych, organizacji, technologii i bezpieczeństwa pracy BHP, administracyjnych i zarządzania oraz innych wynikających z warunków miejscowych.

2. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej.

2.1 Użytkownik bocznic kolejowej posiada świadectwa dopuszczenia do eksploatacji budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego:

Numer świadectwa	Wyrób	Data wydania
B/2001/0111-16/UTK- 028	Nawierzchnia kolejowa z szyn typu S49 dla torów klasycznych na podkładach drewnianych z przytwierdzeniem pośrednim typu K	29.10.2003
B/2001/0114-15/UTK- 029	Nawierzchnia kolejowa z szyn typu S49 dla torów klasycznych na zespołach podkładów pod złączowych typu II/B z przytwierdzeniem klasycznym	29.10.2003
B/2005/1699/BK/0214	Rozjazd zwyczajny Rz typu S49-190-1:9	7.10.2005
U/2001/0208-2	Mechaniczne urządzenia sterowania ruchem kolejowym	17.07.2002

2.2 Bocznic kolejowa eksploatowana jest na podstawie Świadectwa Bezpieczeństwa Nr 052/UK/21 dla użytkownika bocznic kolejowej wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla CET&Logistics Sp. z o.o.

3. Zakres obowiązywania regulaminu

3.1. Pracę wykonywaną na terenie bocznic kolejowej CET - Jęzor należy prowadzić ściśle wg postanowień niniejszego regulaminu, zgodnie z obowiązującymi przepisami, instrukcjami i zarządzeniami wydanymi przez CET&Logistics Sp. z o.o.

3.2. Postanowienia Regulaminu pracy bocznic kolejowej obowiązują:

- pracowników bocznic kolejowej, których praca związana jest z ruchem kolejowym,
- pracowników przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznic kolejowej,
- pracowników innych podmiotów gospodarczych utrzymujących bocznicę kolejową,
- innych pracowników wykonujących czynności na bocznicy.

4. Użytkownik bocznic kolejowej.

4.1. Właścicielem i użytkownikiem bocznic jest CET&Logistics Sp. z o.o., z siedzibą w Jaworznie przy ulicy Górnej 1 (NIP 632 202 24 82, REGON 382600764, KRS 0000772410).

4.2. Bocznic normalnotorowa o prześwicie toru 1435 mm.

4.3. Nazwa bocznic: **CET - Jęzor**

4.4. Adres bocznic: 43-600 Jaworzno, ul. Obrońców Września 1939 (Przy drodze przemysłowej DK79).

5. Współużytkownicy bocznic kolejowej.

Bocznic nie posiada współużytkowników.

6. Przeznaczenia bocznic kolejowej.

Bocznic kolejowa CET - Jęzor przeznaczona jest do:

- odstawiania pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) rezerwowych przewoźników kolejowych oraz wagonów na dni nieprodukcyjne,
- rozładunku, załadunku i przeładunku wagonów z kruszywami,
- rozładunku platform samochodowych.

7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych:

CET&Logistics Sp. z o.o. na bocznic CET - Jęzor nie stosuje własnych przepisów wewnętrznych.

8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona lub przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę

8.1. Na bocznic kolejowej nie stosuje się przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

8.2. Na bocznic CET - Jęzor stosuje się przepisy wewnętrzne BILBUD AB Sp. z o.o.:

Lp.	Nazwa przepisu
1.	INSTRUKCJA O TECHNICIE PRACY MANEWRWEJ
2.	INSTRUKCJA O SYGNALIZACJI
3.	INSTRUKCJA UTRZYMANIA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NA BOCZNICACH

II. Opis techniczny bocznicy kolejowej

1. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicą jest połączona.

1.1. Bocznicą CET - Jęzor położona jest w Jaworznie przy stacji Jęzor Centralny - zarządcy infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku.

1.2. Bocznicą CET - Jęzor odgałęzia się w stacji Jęzor Centralny (okręg JCC) rozjazdem podwójnym krzyżowym nr 28cd od toru stacyjnego nr 11 w km 2,190 linii kolejowej nr 203 Sosnowiec Jęzor SJr - Jęzor Centralny JCC, zarządzanej przez Infra SILESIA S.A.

1.3. Bocznicą bierze swój początek na końcu rozjazdu nr 28 (km. 0,017). Punkt ten stanowi jednocześnie granicę utrzymania (Infra SILESIA S.A. - CET&Logistics Sp. z o.o.).

2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

2.1. Bocznicą nie posiada posterunków ruchu. Bocznicą CET - Jęzor łączy się z okręgiem nastawczym stacji Jęzor Centralny (okręg JCC), który podaje sygnały manewrowe na sygnalizatorach świetlnych zezwalające na wjazd na tory bocznicy lub na wyjazd z torów bocznicy.

2.2. Granicą okręgu nastawczego „JCC” od strony bocznicy kolejowej CET - Jęzor jest tarcza manewrowa Tm 14 usytuowana przy torze nr 1K.

3. Lokalizacja punktu/ów zdawczo-odbiorczego/ych.

Punktem zdawczo - odbiorczym bocznicy jest tor nr 401.

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

4.1 Wykaz torów bocznicy:

Nr toru	Przeznaczenie	Długość						Pojemność w wag. 4-osiowych
		ogólna			użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	6	7	8
1K	dojazdowy	ŚR28	PR401	127	-	-	-	-
		KR28	PR401	110				
401	postojowy, ładunkowy, zdawczo - odbiorczy	PR401	Ko	449	UR401	Z1	402	26
403	żeberko ochronne	PR401	Ko	72	UR401	Z1	25	1

* - długość toru na terenie bocznicy CET - Jęzor

Za średnią długość wagonu czteroosiowego przyjęto 15m.

Oznaczenia:

- UR - ukres rozjazdu
 PR - początek rozjazdu (styk przed iglicowy)
 KR - koniec rozjazdu
 Z1 - sygnał Z1 „Stój”
 Ko - koziół oporowy

4.2 Tory boczniczy zbudowane są z szyn typu S49.

4.3 Granica utrzymania torów pomiędzy stacją Jęzor Centralny Infra SILESIA S.A., a bocznicą CET - Jęzor zlokalizowana jest na końcu rozjazdu krzyżowego 28cd.

4.4 Pochylenia torów boczniczy:

Nr toru	Pochylenie w promilach			Długość w metrach	W kierunku	Uwagi
	poziom	spadek	wzniesienie			
1	2	3	4	5	6	7
1K			7,3	17	R401	
			6,3	42		
			6,6	68		
401			8,2	72	KO	
	0,0		7,3	134		
403				243		
			8,2	72	KO	

4.5 Pojemność boczniczy.

Na boczniczy może się znajdować równocześnie 26 wagonów czteroosiowych (przy założeniu: długość wagonu = 15m).

4.6 Obchód normalny torów boczniczy CET - Jęzor powinien wykonywać toromistrz lub inny wyznaczony pracownik z wymaganymi kwalifikacjami minimum raz na miesiąc, zgodnie z zapisami Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach.

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

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ rozjazdu	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób przestawiania r - ręczny, e – elektryczny, m - mechaniczny	Oświetlenie zwrotnicy	Czas dokonywania oględzin	Kto ma obowiązek		UWAGI
						Oględzin zewnętrznych rozjazdów	Utrzymanie w czystości i porządku zwrotnic	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
401	zwyczajny lewy S49-1:9-190	na tor nr 403	r	brak	jeden raz w miesiącu	toromistrz lub inny uprawniony pracownik	pracownik posiadający kwalifikacje zwrotniczego, nastawniczego, dyżurnego ruchu lub toromistrz	--

- 5.1. Oględziny rozjazdu powinien wykonywać toromistrz lub inny wyznaczony pracownik z wymaganymi kwalifikacjami minimum raz na miesiąc, zgodnie z zapisami Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach.
- 5.2. Fakt przeprowadzenia oględzin rozjazdu toromistrz lub wyznaczony pracownik z wymaganymi kwalifikacjami winien odnotować w „Dzienniku oględzin rozjazdów”.
- 5.3. „Dziennik oględzin rozjazdów” i arkusz badania technicznego rozjazdu znajdują się w pomieszczeniu Koordynatora ds. bocznicy CET - Jęzor. Konserwację rozjazdu wykonuje wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy kolejowej. Przestrzeganie terminowości wykonywania zewnętrznych oględzin rozjazdu i jego konserwacja należy do obowiązków użytkownika bocznicy kolejowej.
- 5.4. Komisyjne badanie techniczne rozjazdu przeprowadza się raz w roku, wraz ze sprawdzeniem stanu technicznej sprawności przez osobę z uprawnieniami budowlanymi w specjalności „linie, stacje i węzły kolejowe” lub równoważnymi (zgodnie z postanowieniami art.62 ustawy z dnia 07.07.1994 r. – Prawo budowlane) przy udziale przedstawiciela użytkownika bocznicy. Wyniki badań technicznych rozjazdu rejestruje się w dzienniku oględzin rozjazdów oraz w arkuszu badania technicznego rozjazdu.
- 5.5. Rozjazd znajdujący się na terenie bocznicy CET - Jęzor jest obsługiwany ręcznie przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.
- 5.6. Podczas podstawiania pojazdów kolejowych na tory bocznicy, drużynę manewrową stanowi ustawiacz (oraz manewrowy, manewrowi w zależności od potrzeb)

przewoźnika. Dla jazd lokomotyw luzem rozjazdu obsługuje kierownik manewrów.

5.7. Wskaźniki zwrotnicowe na koziołku zwrotnicowym są nieoświetlone (rozjazd posiada wskaźniki dzienne Wz). Wskaźnik na koziołku zwrotnicowym pomalowany jest farbą odblaskową (lub może być wykonany z materiałów odblaskowych).

6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.

Nr wykolejnicy	Położenie zasadnicze	Sposób przestawiania	Uwagi
1	2	3	4
Wk3	Nałożona na główkę szyny toru nr 1K	elektryczny	obsługuje dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA; w utrzymaniu Infra SILESIA S.A.

7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

7.1 Rejon nastawczy „JCC” - zwrotnice rozjazdu podwójnego krzyżowego nr 28 (odgałęziającego na tory bocznicy) oraz wykolejnica nr Wk3 uzależnione są w zorganizowanych przebiegach zgodnie z tablicą zależności stacji Jęzor Centralny.

7.2 Zwrotnica rozjazdu nr: 401 nie jest uzależniona.

8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

8.1 Do okręgu nastawczego „JCC” przyporządkowane są zwrotnice rozjazdu podwójnego krzyżowego nr 28 oraz wykolejnica nr Wk3.

8.2 Rozjazd nr 401 obsługuje drużyna manewrowa przewoźnika.

8.3 Klucze od zamków zwrotnicowych i wykolejnicowych znajdują się: nie dotyczy zwrotnica rozjazdu nr 401 nie jest zamykana.

9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

9.1 Oprócz tarczy manewrowej Tm14 oraz wykolejnicy Wk3 (włączonych do okręgu nastawczego JCC stacji Jęzor Centralny) na bocznicy CET - Jęzor nie ma zabudowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

9.2 Tarcza manewrowa Tm14 oraz wykolejnica Wk3 utrzymywane są przez Infra SILESIA S.A.

10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Bocznicą nie posiada kolejowych obiektów inżynieryjnych.

11. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Bocznica nie posiada skrzyżowań torów z drogami kołowymi w jednym poziomie ani przejść dla pieszych.

12. Oświetlenie bocznic kolejowej.

Teren bocznicy CET - Jęzor nie jest oświetlony. Obsługa jest możliwa tylko w porze dziennej (jasnej).

13. Punkty ładunkowe.

Wzdłuż toru bocznicowego nr 401 po lewej stronie patrząc od strony rozjazdu zwyczajnego nr 401 w kierunku kozła oporowego znajduje się utwardzony plac składowy służący do rozładunku i składowania kruszyw, węgla oraz rozładunku platform samochodowych przy użyciu mobilnej (samochodowej) pochylni rozładunkowej ustawianej na torze.

14. Urządzenia ładunkowe.

Do prowadzenia czynności ładunkowych (załadunkowych i rozładunkowych) używa się koparek czerpakowych i ładowarek kołowych różnych typów.

15. Wagi wagonowe.

Bocznica nie posiada wag wagonowych.

16. Bramy kolejowe.

Teren bocznicy nie jest ogrodzony.

17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

17.1 Skrajnię budowli oraz wybrane parametry wolnej przestrzeni stosowane na bocznicie kolejowej regulują postanowienia *Polskiej Normy PN-EN 15273-3:2013-09* oraz przepisy UIC.

17.2 Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia budowli:

- 1) wysokość 4850 mm,
- 2) szerokość 2 200 mm.

17.3 Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia taboru:

- 1) wysokość 4280 mm,
- 2) szerokość 1 575 mm.

17.4 Bocznica nie posiada zabudowanych skrajników.

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

Na bocznicy CET - Jęzor nie występują miejsca, w których nie jest zachowana skrajnia budowli.

19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

19.1 Wykaz semaforów i tarcz manewrowych wraz z miejscem ich usytuowania.

Nazwa	Przy torze nr	Kto obsługuje
1	2	3
Tm14	1K przed U28cd	dyżurny ruchu stacji Jęzor Centralny

Na tarczy manewrowej świetlnej (włączonej do okręgu nastawczego JCC) wyświetlane są sygnały: Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona” i Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”.

19.2 Pozostałe sygnały:

- 1) Tory zakończone kozłami oporowymi (nr 401, nr 403) osygnalizowane są sygnałami zamknięcia toru Z1 „Stój”. Sygnały zamknięcia toru w nocy nie są oświetlone. Tarcze zaporowe postawione przed kozłami oporowymi wykonane są z materiałów odblaskowych.
- 2) Wykolejnicza osygnalizowana jest sygnałami Z 1wk „Stój, wykolejnicza na torze” oraz Z 2wk „Wykolejnicza zdjęta z toru” w postaci tarcz nieoświetlonych.

19.3 Wskaźniki:

- 1) W ukresach rozjazdów zabudowane są wskaźniki W17 (wskaźniki ukresu).
- 2) Wskaźniki zwrotnicowe (Wz 1 „Jazda na wprost”; Wz 2 „Jazda na ostrze”; Wz 3 „Jazda z ostrza”): na latarni zwrotnicowej rozjazdu;.

20. Urządzenia i środki trakcyjne.

Bocznica nie posiada własnej lokomotywy (pojazdu trakcyjnego).

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

Użytkownik bocznicy nie eksploatuje taboru kolejowego

22. Środki łączności.

22.1 Użytkownik bocznicy CET - Jęzor do porozumiewania się z zarządcą infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. wykorzystuje łączność telefoniczną ogólnodostępną.

22.2 Wykaz ważniejszych numerów telefonicznych:

Nazwa	Siedziba (adres)	Nr telefonu
Użytkownik bocznicy - Prezes Zarządu	Jaworzno, ul Górna 1	503 751 026
Koordinator ds. bocznicy	Sosnowiec, ul. Plażowa	503 751 026
Dyspozytor Infra SILESIA S.A.	Sosnowiec, ul. Plażowa	32 788 92 80 667 651 559
Dyżurny ruchu stacji Jęzor Centralny	Sosnowiec, ul. Plażowa	32 788 93 81 781 859 563

22.3 Porozumiewanie się drużyny manewrowej opiera się zasadniczo o sygnały ręczne i dźwiękowe.

22.4 Dopuszcza się wspomagająco porozumiewanie się pracowników drużyny manewrowej i trakcyjnej przewoźnika obsługującego bocznice przy użyciu radiotelefonów.

III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.

1. Ruch taboru kolejowego między bocznicą stacyjną CET - Jęzor użytkownika CET&Logistics Sp. z o.o., a stacją Jęzor Centralny Infra SILESIA S.A. odbywa się na zasadach jazd manewrowych.
2. Czynności pracowników przy obsłudze bocznicy:

Dyżurny ruchu powiadamia Koordynatora ds. bocznicy o mającej się odbyć obsłudze oraz uzgadnia z nim wjazdy i wyjazdy na i z bocznicy do stacji. Obsługuje zwrotnice oraz wyświetla sygnały manewrowe na właściwych semaforach oraz tarczy manewrowej (wyjazdowej z bocznicy) w swoim okręgu nastawczym. Obsługuje zwrotnice rozjazdu krzyżowego podwójnego nr 28 odgałęziającego bocznice stacyjną od torów stacji Jęzor Centralny. Obsługuje semafony U11^m, U12^m, U13^m zabudowane przy torach stacyjnych nr 11, nr 12 i nr 13 w zależności od tego, z którego z w/w torów odbywa się wjazd na bocznice, obsługuje wykolejnicę Wk 3 zabudowaną w torze dojazdowym nr 1K pomiędzy ukresem rozjazdu podwójnego krzyżowego nr 28 a tarczą Tm 14. Utrzymuje łączność radiową manewrową z ustawiaczem i maszynistą lokomotywy przewoźnika dokonującymi obsługi bocznicy do czasu wjazdu manewrów na teren bocznicy tj. do zjazdu składu manewrowego (lub lokomotywy luzem) z odcinka izolowanego JTK zabudowanego w torze dojazdowym nr 1K w rejonie rozjazdu podwójnego krzyżowego nr 28.

Koordynator ds. bocznicy: uzgadniania z dyżurnym ruchu stacji Jęzor Centralny każdorazowy wjazd i wyjazd na i z torów bocznicy CET - Jęzor. Koordynator ds. bocznicy (lub inna wyznaczona przez niego osoba) przekazuje wszelkie informacje dotyczące kierunku wyjazdu taboru kolejowego dyżurnemu ruchowi stacji Jęzor Centralny. Pełni bezpośredni nadzór nad pracą manewrową wykonywaną na bocznicy.

Kierownik manewrów: kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków ustawiacza przewoźnika kolejowego podstawiającego pojazdy kolejowe na bocznice, kierownik manewrów odpowiada za zabezpieczenie przed zbiegnięciem pojazdów kolejowych po zakończeniu pracy manewrowej. Usuwa zbędne płozy z torów po zaprzestaniu manewrów oraz odpowiada za składanie tych płóz w oznaczonym miejscu.

3. Wjazd taboru z torów stacyjnych na tory bocznicy.

Jazda z torów stacyjnych na tory bocznicy odbywa się na podstawie uzgodnień pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Jęzor Centralny a Koordynatorem ds. bocznicy.

Ustawienie sygnału manewrowego zezwalającego na jazdę manewrową na jednym z semaforów U11^m, U12^m lub U13^m (w zależności, z którego toru zostanie wyprawiony skład manewrowy lub lokomotywa luzem) jest zezwoleniem na wjazd składu

manewrowego lub lokomotywy luzem na bocznice CET - Jęzor (użytkownika CET&Logistics Sp. z o.o.).

Po wjeździe składu manewrowego lub lokomotywy luzem na tor nr 1k bocznic, skład manewrowy lub lokomotywa luzem zatrzymuje się przed rozjazdem zwyczajnym nr 401, po czym ustawiacz (manewrowy na polecenie kierownika manewrów) przewoźnika nastawia zwrotnicę rozjazdu nr 401 w kierunku na tor 401. Po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do jazdy, ustawiacz przewoźnika daje sygnał Rm1 „Do mnie” i skład manewrowy lub lokomotywa wjeżdża na tor nr 401 bocznic.

W przypadku konieczności spychania wagonów podstawianych na bocznice, dyżurny ruchu po wjeździe składu manewrowego na grupę torów od nr 11 do nr 13 (w zależności od sytuacji ruchowej) uzgadnia drogą radiową z maszynistą lokomotywy, po którym torze stacyjnym skład zostanie objechany. Ustawiacz przewoźnika odpina lokomotywę od składu i po wyświetleniu sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” na właściwych semaforach manewrowych następuje objazd składu lokomotywą. Po dojechaniu lokomotywą do składu i wykonaniu uproszczonej próby hamulca maszynista drogą radiową zgłasza gotowości zepchnięcia składu na bocznice CET - Jęzor dyżurnemu ruchu stacji Jęzor Centralny. Dyżurny ruchu wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na właściwym sygnalizatorze; ustawiacz przewoźnika zajmuje miejsce na pierwszym spychanym wagonie i następuje zepchnięcie składu na tor dojazdowy nr 1K do rozjazdu nr 401. Dalsza jazda składu odbywa się na zasadach jak wyżej.

Jeżeli zaistnieje potrzeba zjazdu lokomotywy lub składu manewrowego z torów stacyjnych na tory bocznic i równocześnie wyjazdu lokomotywy lub składu manewrowego z torów bocznic na tory stacyjne, wówczas pierwszeństwo ma jazda manewrowa z torów bocznic CET - Jęzor na tory stacyjne stacji Jęzor Centralny. W sytuacjach awaryjnych i szczególnie uzasadnionych, uzgodnienie kolejności jazd następuje pomiędzy dyżurnym ruchu i Koordynatorem ds. bocznic.

4. Wyjazd taboru z torów bocznic na tory stacyjne.

Wyjazd taboru z bocznic następuje po wcześniejszym uzgodnieniu Koordynatora ds. bocznic (lub innej wyznaczonej przez niego osoby) z dyżurnym ruchu stacji Jęzor Centralny. Koordynator ds. bocznic (lub inna wyznaczona przez niego osoba) przekazuje wszelkie informacje dotyczące kierunku wyjazdu taboru kolejowego dyżurnemu ruchu stacji Jęzor Centralny.

Wyjazd taboru kolejowego z bocznic może odbywać się w zależności od potrzeb w uzgodnionym kierunku. Polecenie wyjazdu taboru z torów bocznic na tory stacyjne przekazuje kierownikowi manewrów Koordynator ds. bocznic (lub osoba przez niego wyznaczona). Obsługa rozjazdu nr 401 znajdującego się w drodze przebiegu należy do ustawiacza (lub manewrowego na polecenie kierownika manewrów).

Ustawiacz upewnia się, czy droga przebiegu, po której ma odbyć się jazda, jest wolna. Po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do jazdy, ustawiacz (lub na jego polecenie manewrowy) ustawia drogę przebiegu w kierunku Tm 14. Po ustawieniu drogi przebiegu ustawiacz podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie” i oczekuje na lokomotywę przed

stykiem przedglicowym ostatniego rozjazdu ułożonej drogi przebiegu. Maszynista podaje sygnał Rp1 „Baczność”, po czym uruchamia jazdę i bacznie obserwuje ustawienie drogi przebiegu. W przypadku jazdy wagonami naprzód ustawiacz zajmuje miejsce na czołowym wagonie spychanego składu po czym podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie” i skład manewrowy zostaje zepchnięty do Tm 14.

Po dojeździe składu manewrowego lub lokomotywy luzem do Tm 14 dyżurny ruchu układa drogę przebiegu zgodnie z ustalonym z Koordynatorem ds. bocznic (lub inną wyznaczoną przez Koordynatora osobą) kierunkiem dalszej jazdy lokomotywy luzem bądź z wagonami, wyświetla na Tm 14 sygnał manewrowy Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” i lokomotywa luzem lub skład manewrowy wyjeżdża (ciągnięty bądź spychany) na właściwy tor stacji Jęzor Centralny. W przypadku spychania składu na właściwy tor stacyjny na pierwszym spychanym wagonie znajduje się ustawiacz przewoźnika, który obserwuje drogę przebiegu i w przypadku zauważenia nieprawidłowości zatrzymuje skład.

W przypadku spychania wagonów z bocznic do stacji i potrzeby dalszej jazdy w kierunku okręgu nastawczego JCA dyżurny ruchu, po wjeździe składu kierowanego z bocznic CET - Jęzor na grupę torów od nr 11 do nr 13 (w zależności od sytuacji ruchowej) uzgadnia drogą radiową z maszynistą lokomotywy, po którym torze skład zostanie objechany. Ustawiacz przewoźnika odpina lokomotywę od składu i po wyświetleniu sygnału Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na właściwych semaforach następuje objazd składu lokomotywą. Po dojechaniu lokomotywą do składu i wykonaniu uproszczonej próby hamulca, maszynista drogą radiową zgłasza gotowość do dalszej jazdy dyżurnemu ruchu.

IV. Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej

1. Podstawianie pojazdów kolejowych na bocznicę.

- 1.1 Obsługa bocznic CET - Jęzor jest realizowana tylko trakcją spalinową.
- 1.2 Bocznic nie posiada własnych lokomotyw, obsługiwana jest przez lokomotywy przewoźników kolejowych.
- 1.3 Zasadniczo na bocznicę odstawiane są pojazdy kolejowe przeznaczone do:
 - odstawiania na postój (wagony rezerwowe, wagony na dni nieprodukcyjne),
 - rozładunku, załadunku i przeładunku wagonów z kruszywami,
 - rozładunku platform samochodowych za pomocą pochylni samochodowej (mobilnej).
- 1.4 Zasadniczo torem do odstawienia taboru na bocznic CET - Jęzor jest tor nr 401.
- 1.5 Składy wagonów i wagony pojedyncze kierowane na bocznicę CET - Jęzor mogą być ciągnięte lub spychane lokomotywą (zależnie od potrzeb).

2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

Bocznic może być obsługiwana w porze widnej, podczas gdy czynna jest stacja Jęzor Centralny dla czynności techniczno ruchowych.

3. Masa hamująca składów manewrowych.

Procent wymaganej masy hamującej wynosi - 10.

4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20 ton (196 kN/oś).

5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

- 5.1. Do obsługi bocznic CET - Jęzor nie można używać lokomotyw elektrycznych – bocznic nie jest zelektryfikowana.
- 5.2. Na teren bocznic mogą wjeżdżać tylko pojazdy kolejowe posiadające ważne dokumenty zezwalające na ich eksploatację.
- 5.3. Po torach bocznic mogą kursować wszystkie rodzaje wagonów bez ograniczeń (z zachowaniem obowiązującej na bocznic skrajni taboru oraz dopuszczalnego nacisku osi na szynę).

6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowego po torach bocznic kolejowej.

Lokomotywy przewoźników kolejowych mogą poruszać się po torach uzgodnionych z Koordynatorem ds. bocznic.

7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznic kolejowa jest połączona.

Bocznic nie posiada własnych lokomotyw, obsługiwana jest przez lokomotywy przewoźników kolejowych.

V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.

1. Podział boczniczy kolejowej na rejon manewrowe.

- 1.1 Bocznicza CET - Jęzor stanowi jeden rejon manewrowy.
- 1.2 Do rejonu manewrowego boczniczy należą tor nr: 1K, 401, 403. Granica rejonu: przebiega następująco: od Tm14 wzdłuż toru dojazdowego nr 1K i dalej wzdłuż toru nr 401, do kozła oporowego na torze nr 401, wraca wzdłuż toru nr 401 przez kozioł oporowy na torze nr 403, następnie przebiega wzdłuż torów nr 403 i nr 1K do Tm14 zabudowanej przy torze nr 1K.
- 1.3 Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową wykonywaną w rejonie manewrowym boczniczy sprawuje Koordynator ds. boczniczy. Kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego odstawiającego lub zabierającego pojazdy kolejowe na i z boczniczy.
- 1.4 Pojazdów kolejowych zasadniczo nie wolno odstawiać na postój na tor nr 1K – tor dojazdowy do boczniczy. Zabronione jest pozostawianie wagonów lub lokomotyw luzem w ukresach i na rozjazdach.
- 1.5 Zabrania się odrzucania pojazdów kolejowych w całym rejonie manewrowym.
- 1.6 Kto i w jaki sposób zarządza manewry: zarządza każdorazowo Koordynator ds. boczniczy (lub inna wyznaczona przez niego osoba).
- 1.7 Sposób porozumiewania się w czasie manewrów: sygnały ręczne i dźwiękowe; wspomagająco przez radiotelefon.
- 1.8 Kto zabezpiecza tabor przed zbiegnięciem: kierownik manewrów odstawiający pojazdy osobiście (lub na jego polecenie manewrowy).
- 1.9 Płozy hamulcowe potrzebne do wykonania pracy manewrowej w ilości 4 sztuk (płozy do szyn typu S49 koloru czerwonego z namalowanym oznaczeniem skrótowym boczniczy i kolejnym numerem), znajdują się na stojaku płozowym zabudowanym na międzytorzu torów nr 401 i nr 403 w rejonie ukresu rozjazdu zwyczajnego nr 401.
- 1.10 Za stan techniczny oraz właściwą ilość płozów hamulcowych na boczniczy odpowiedzialny jest Koordynator ds. boczniczy.
- 1.11 Usuwanie płoz z torów po zaprzestaniu manewrów oraz składanie tych płoz w oznaczonym miejscu (stojak płozowy wyżej wymieniony), należy do obowiązków ustawiacza lub manewrowego przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi boczniczy CET - Jęzor.
- 1.12 Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w pomieszczeniu przeznaczonym do składowania płoz wyznaczonym przez użytkownika boczniczy.

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

Prędkość jazd manewrowych po torach bocznic nie może przekraczać 5 km/h z tym, że podczas dojazdu do innego pojazdu kolejowego oraz do koźłów oporowych nie może przekraczać 3 km/h. W czasie podstawiania wagonów przeznaczonych do za lub wyładunku na tor zdawczo - odbiorczy nr 401 prędkość jazdy manewrowej nie może przekraczać 5 km/h.

W czasie złych warunków atmosferycznych (burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujące pojazdy kolejowe mogły być zatrzymane natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Pracę manewrową na terenie bocznic kolejowej CET - Jęzor wykonuje się lokomotywami przewoźników kolejowych sposobem odstawczym. Wykonywanie manewrów równocześnie dwiema (lub więcej) lokomotywami w jednym rejonie manewrowym jest zabronione. Zabrania się odrzucania i grawitacyjnego staczania pojazdów kolejowych w rejonie całej bocznic.

4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym.

Podczas wykonywania pracy manewrowej pojazd trakcyjny (lokomotywa) może znajdować się z dowolnej strony przetaczanej grupy wagonów (pojazdów kolejowych). Zabrania się umieszczania czynnych lokomotyw pomiędzy przetaczanymi wagonami.

5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

5.1. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów podczas manewrów należy do ustawiacza (lub na jego polecenie do manewrowego).

5.2. Rozłączanie sprzęgów hamulcowych jak również zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonane tylko po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów.

5.3. Sprzęgi śrubowe nieużyte do sprzęgania taboru powinny być zawieszane tak aby nie zwisały niżej niż 140 mm ponad główkę szyny (według oszacowania wzrokowego).

5.4. Przy rozłączaniu sprzęgów hamulcowych należy uprzednio zamknąć ich zawory.

5.5. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu pojazdów wolno dać dopiero po wyjściu pracownika pomiędzy sprzęganego/rozprzęganego taboru.

6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

6.1. Na terenie bocznic pracę manewrową wykonuje się lokomotywami przewoźników kolejowych, za których właściwą obsadę odpowiada przewoźnik kolejowy.

- 6.2. Na boczniczy CET - Jęzor dopuszcza się obsługę w jednoosobowym składzie drużyny trakcyjnej (tylko maszynista).
- 6.3. Podczas wykonywania pracy manewrowej lokomotywy przewoźników kolejowych wyposażone są w radiotelefon przewoźny zapewniający łączność z kierownikiem manewrów.
- 6.4. Szczegółowe warunki dotyczące wyposażenia drużyny trakcyjnej przewoźnika obsługującego bocznicę określają jego przepisy wewnętrzne.

7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

- 7.1 Przewoźnik kolejowy zapewnia odpowiednią ilość pracowników drużyny manewrowej (w zależności od wielkości prac manewrowych przewidzianych do wykonania). Zasadniczo drużynę manewrową stanowi sam ustawiacz (pełniący jednocześnie funkcję kierownika manewrów).
- 7.2 Skład drużyny manewrowej oraz jej wyposażenie określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.
- 7.3 Pracownicy drużyny manewrowej zatrudnieni przy manewrach podczas wykonywania pracy posiadają:
- chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
 - gwizdek,
 - kredę do znaczenia wagonów,
 - kask i rękawice ochronne,
 - kamizelkę ostrzegawczą.

Za właściwe wyposażenie (zgodne z obowiązującymi na boczniczy przepisami) drużyny manewrowej wykonującej pracę manewrową na terenie boczniczy CET - Jęzor odpowiedzialny jest przewoźnik kolejowy.

- 7.4 Podczas wykonywania pracy manewrowej ustawiacz przewoźnika wyposażony jest w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego.

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

Nie dotyczy – bocznicza nie posiada skrzyżowań torów z drogami kołowymi w jednym poziomie.

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

Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 5 wagonów ze względu na występujące pochylenia torów.

10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów.

Na bocznicy CET - Jęzor zabrania się przetaczania taboru kolejowego siłą ludzką, lub przy użyciu ciągników drogowych. Na bocznicy nie ma zabudowanych podciągarek wagonowych.

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

Na terenie bocznicy CET - Jęzor podczas manewrów zwrotnice nastawiane są przez pracowników przewoźnika kolejowego wykonujących pracę manewrową na bocznicy, tj. ustawiacza (lub na jego polecenie przez manewrowego).

12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

12.1 Na terenie bocznicy stosowane są płozy hamulcowe do szyn typu S49 pomalowane na kolor czerwony i oznaczone skrótem „CET” i kolejnym numerem płoza.

12.2 Kontrolowanie stanu technicznego płozów, ich ilości w wyznaczonych miejscach należy do obowiązków Koordynatora ds. bocznicy.

12.3 Płozy hamulcowe zdjęte z toru po wykorzystaniu należy odkładać na stojaki. Pozostawienie płozów hamulcowych poza miejscami do tego przeznaczonymi jest zabronione.

12.4 Usuwanie płóz z torów po zaprzestaniu manewrów oraz składanie tych płóz w oznaczonym miejscu, należy do obowiązków pracownika przewoźnika kolejowego wykonującego prace manewrowe na terenie bocznicy kolejowej CET - Jęzor.

12.5 Usuwanie płóz hamulcowych z torów przed uruchomieniem traktacji manewrowej należy do obowiązku pracownika przewoźnika kolejowego wykonującego prace manewrowe na terenie bocznicy kolejowej CET - Jęzor.

12.6 W przypadku, gdy nie ma możliwości usunięcia płozy hamulcowej z szyny z powodu zakleszczenia jej kołem lokomotywy, należy uruchomić lokomotywę i zjechać kołem danego pojazdu kolejowego z płozy.

13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

13.1. Zabezpieczenia wagonów (i innych pojazdów kolejowych) przed zbiegnięciem należy dokonać przed odprężeniem od lokomotywy.

13.2. Tabor niebędący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem, gdy posiada łożyska toczne, wieje silny wiatr oraz zawsze po zakończeniu manewrów.

13.3. Sprawdzenie należytego zabezpieczenia wagonów lub lokomotyw luzem od zbiegnięcia po zakończeniu manewrów należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego wykonującego prace manewrowe na terenie bocznicy kolejowej CET - Jęzor.

- 13.4. Pojazdy kolejowe odstawione na postój ustawiacz (manewrowy) zabezpiecza poprzez sprzęgnięcie wszystkich pojazdów znajdujących się w grupie oraz zahamowanie hamulcem ręcznym jednego skrajnego pojazdu, gdy grupa taboru nie przekracza 10 pojazdów oraz dwóch skrajnych pojazdów od strony spadku, gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów. Jeśli brak hamulców ręcznych - należy wyłożyć płozy pod skrajne koła taboru od strony spadku.
- 13.5. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem klinów drewnianych lub uszkodzonych płozów hamulcowych.
- 13.6. Zabezpieczenie zdejmuje i odkręca hamulce ręczne uprawniony pracownik drużyny manewrowej (kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy), po połączeniu lokomotywy manewrowej z wagonami (innymi pojazdami kolejowymi).

VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

- 1.1. Praca manewrowa na bocznicach kolejowej CET - Jęzor organizowana jest według wskazań określonych w niniejszym regulaminie lub wyraźnych żądań przedstawiciela użytkownika bocznic kolejowych przekazanych ustnie kierownikowi manewrów.
- 1.2. Planowanie bieżących potrzeb związanych z przemieszczeniem taboru do należy do Koordynatora ds. bocznic.
- 1.3. Praca manewrowa na terenie bocznic jest wykonywana lokomotywą przewoźnika obsługującego bocznicę. Należy ją tak planować i organizować, aby była wykonywana w sposób sprawny, bezpieczny i zgodny z obowiązującymi przepisami.
- 1.4. Właściwe planowanie i organizowanie pracy manewrowej umożliwia sprawne wykonywanie i realizowanie planu pracy manewrowej oraz zapewnia bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych przy manewrach jak również innych osób niezaangażowanych bezpośrednio w pracę manewrową.

2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Podstawowy zakres wykonywanej pracy manewrowej:

- odstawianie na tor postojowy pojazdów kolejowych,
- zabieranie wagonów z torów postojowych,
- obsługa punktu ładunkowego,
- podstawianie platform samochodowych przeznaczonych do rozładunku za pomocą pochylni samochodowej (mobilnej).

3. Ważenie wagonów.

Wagony (i inne pojazdy kolejowe) na bocznicach nie podlegają ważeniu (z uwagi na brak wagi wagonowej).

4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

- 4.1 W czasie złych warunków atmosferycznych w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrowy tabor mógł być zatrzymany przed przeszkodą.
- 4.2 Przygotowanie bocznic do pracy w warunkach zimowych.
 - 1) Przygotowanie bocznic do walki ze śniegiem i mrozem należy do obowiązków Koordynatora ds. bocznic, który w tym zakresie powinien dopilnować:
 - a) naprawy i zabezpieczenia przed działaniem śniegu i mrozu wszystkich urządzeń kolejowych na bocznicach;

- b) odwodnienia rozjazdów, rowów odwadniających;
 - c) przeszkolenia pracowników zatrudnionych przy akcji odśnieżania;
 - d) zaopatrzenia pracowników w ciepłą odzież;
 - e) rozproszczenia sprzętu i materiałów potrzebnych do walki ze śniegiem i mrozem.
- 2) W czasie opadów śniegu i silnych mrozów Koordynator ds. bocznic kieruje całą akcją, której celem powinno być utrzymanie ciągłości ruchu na bocznicach. W tym celu powinien dopilnować:
- a) oczyszczania ze śniegu i lodu rozjazdów;
 - b) smarowania zwrotnicy olejem zimowym;
 - c) posypywania piaskiem oblodzonych torów i dróg dojazdu.
- 3) Oczyszczanie ze śniegu rozjazdów torów dokonuje przy normalnych opadach śniegu brygada torowa pod nadzorem pracownika bocznic odpowiedzialnego za utrzymanie nawierzchni na bocznicach. Przy silnych opadach śniegu Koordynator ds. bocznic powinien przydzielić toromistrzowi (lub innemu pracownikowi odpowiedzialnemu za utrzymanie nawierzchni) do pomocy innych pracowników zatrudnionych na bocznicach.
- 4) Do dnia 15 listopada każdego roku Koordynator ds. bocznic zgłasza kierownictwu bocznic gotowość bocznic do pracy w okresie zimy zgodnie z uprzednio przedstawionym harmonogramem, który powinien obejmować:
- a) sprawdzenie stanu przygotowania bocznic do pracy w warunkach zimowych;
 - b) ustalenie sposobu usunięcia istniejących usterek i niedociągnięć;
 - c) wytyczne do prowadzenia skutecznej i skoordynowanej walki ze śniegiem i mrozem;
 - d) przeszkolenie pracowników bocznic z zakresu dodatkowych obowiązków wynikających z odmiennych warunków pracy w okresie zimowym.
- 4.3 Po zakończeniu okresu zimy Koordynator ds. bocznic powinien zarządzić zebranie rozproszanego sprzętu i po jego oczyszczeniu zdeponować w wyznaczonym magazynie.

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

- 5.1. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków ustawiacza, manewrowych drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego odstawiającej pojazdy kolejowe. Pojazdy kolejowe zgrupowane na torach zdawczo - odbiorczych lub postojowych powinny być sprzęgnięte i skręcone ze sobą oraz połączone na węże hamulcowe. Nieużyte sprzęgi i węże hamulcowe muszą być zawieszane na wspornikach.
- 5.2. O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę rejonu manewrowego (brak skrajni, uszkodzenia taboru, niewłaściwy załadunek itp.), kierujący manewrami powinien niezwłocznie powiadomić Koordynatora ds. bocznic.
- 5.3. Wszystkie przedmioty powinny być odsunięte od toru z zachowaniem odległości co najmniej:
 - 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny - materiały w pryzmach (węgiel, tłuczeń, kamienie, piasek itp.),
 - 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny - wszelkie przedmioty niebędące materiałami sypkimi.

6. Bezpieczeństwo i higiena pracy.

Podstawowe zasady bezpiecznego poruszania się po torach:

- 1) W czasie wykonywania pracy manewrowej pracownicy kolejowi powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.
- 2) Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód i przechodzić przez tory prostopadłe do ich osi.
- 3) Nie wolno:
 - przechodzić po główkach szyn,
 - przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym składem manewrowym,
 - przechodzić pod wagonami, po zderzakach i sprzęgach wagonów,
 - przebywać na międzytorzach w czasie przejazdu składu manewrowego, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m,
 - przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20m od ostatniego wagonu.
 - 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 i napędu,
 - należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.

VII. Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

1. Przyjmowanie taboru na punkcie zdawczo-odbiorczym.

- 1.1 Przyjmowanie taboru odbywa się na torze nr 401 zdawczo - odbiorczym boczniczy CET - Jęzor.
- 1.2 Przyjmowania taboru dokonuje pracownik wyznaczony przez Koordynatora ds. boczniczy. Zauważone nieprawidłowości (brak części wagonowych, uszkodzenia wagonów itp.), odnotowuje w Wykazie zdawczym (lub odpowiedniku).

2. Przekazywanie taboru po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy.

- 2.1 Tabor po rozładunku, załadunku (analogicznie jak przy przyjęciu taboru do rozładunku lub załadunku) przekazuje pracownik wyznaczony przez Koordynatora ds. boczniczy, a przyjmuje pracownik drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego obsługujący bocznicę. Zauważone nieprawidłowości (brak części taboru, uszkodzenia itp.), pracownik przewoźnika odbierającego tabor odnotowuje w dokumentacji odbioru taboru kolejowego.
- 2.2 W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, tabor zgłoszony do zabrania pozostaje na boczniczy do czasu usunięcia wszystkich nieprawidłowości.
- 2.3 Obrót dokumentami przewozowymi oraz sporządzanie odpowiednich protokółów w przypadku uszkodzenia taboru, zaginięcia części taboru itp. regulują wzajemne ustalenia pomiędzy użytkownikiem boczniczy CET - Jęzor, a przewoźnikiem podstawiającym wagony na bocznicę.

VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

Bocznicą CET - Jęzor nie uczestniczy w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej.

Na terenie bocznic nie przewozi się materiałów niebezpiecznych.

2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicach kolejowej.

Nie dotyczy bocznic kolejowej CET - Jęzor.

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

Nie dotyczy bocznic kolejowej CET - Jęzor.

4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego przewożącego.

Nie dotyczy bocznic kolejowej CET - Jęzor.

IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.

1. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic CET - Jęzor, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego na terenie bocznic sprawuje użytkownik bocznic tj. CET & Logistics Sp. z o.o.,
2. Bieżący nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego na terenie bocznic sprawuje Koordynator ds. bocznic.
3. Obchody, oględziny i konserwacja torów oraz rozjazdu na bocznic, zapewnienie ich sprawności technicznej oraz utrzymanie w wymaganym stanie technicznym należy do obowiązków użytkownika bocznic i powinny być dokonywane w oparciu o postanowienia „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach”.
4. Okresowe (roczne i pięcioletnie) kontrole stanu technicznego budynków, budowli i urządzeń, wynikające z przepisów Prawa budowlanego powinny być wykonywane przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane we właściwej specjalności.
5. Obchody torów bocznic dokonywane są przez uprawnionego pracownika użytkownika bocznic, z częstotliwością określoną w „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach”.
6. Pomiary torów i rozjazdu, wraz z wpisem do „Książki kontroli stanu toru” i arkusza badania technicznego rozjazdu należy dokonywać przez osobę posiadającą stosowne uprawnienia, zgodnie z postanowieniami „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach”.
7. Nadzór instytucjonalny nad bezpieczeństwem przewidziany ustawą o transporcie kolejowym sprawuje Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Katowicach.

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

1. Pracownicy użytkownika bocznic kolejowych oraz pracownicy firm zatrudnionych na bocznicach, których praca związana jest bezpośrednio z ruchem kolejowym winni spełniać następujące wymagania kwalifikacyjne:
 - 1) kierujący manewrami w składzie drużyny manewrowej - ustawiacz;
 - 2) członek drużyny manewrowej - manewrowy;
 - 3) prowadzący pojazd trakcyjny - maszynista;
 - 4) pracownik odpowiedzialny za utrzymanie nawierzchni na bocznicach kolejowych – toromistrz (lub inna uprawniona osoba).
2. Na bocznicach kolejowych CET - Jęzor nie ma zatrudnionych pracowników wykonujących prace manewrowe.
3. Wszelkie wymagania związane z kwalifikacjami, egzaminami oraz pouczeniami okresowymi pracowników na stanowiskach kolejowych (toromistrz, ustawiacz, manewrowy) określone są aktualnie obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101). Pracownicy przewoźnika kolejowego zatrudnieni na stanowiskach: ustawiacz, manewrowy winni spełniać wymagania określone w rozporządzeniu, o którym mowa w zdaniu poprzednim. Natomiast pracownicy przewoźnika kolejowego zatrudnieni na stanowiskach maszynisty winni spełniać wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2373) oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212, z późn. zm.). Szczegółowe zagadnienia dotyczące kwalifikacji, egzaminów i szkoleń pracowników przewoźników kolejowych zawarte są w ich przepisach wewnętrznych.

XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicy ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych).

1. Obowiązki kierownika manewrów (ustawiacza bądź innego uprawnionego pracownika):
 - zgłasza się do pracy ubrany w odzież ochronną, wyposażony w niezbędne przybory sygnałowe;
 - zapoznaje się z poleceniami Koordynatora ds. bocznicy (bądź innego wyznaczonego pracownika użytkownika bocznicy) i operatywnym planem pracy manewrowej celem ustalenia czasu trwania i ustalenia niezbędnej ilości wolnych torów dla jej wykonania;
 - realizuje i kieruje pracą manewrową na terenie bocznicy;
 - ustala plan pracy manewrowej i zapoznaje z nim pracowników drużyny trakcyjnej oraz pozostałych pracowników drużyny manewrowej;
 - sprawdza skład drużyny manewrowej, przepisowe ubranie i wyposażenie w przybory sygnałowe;
 - zapoznaje się ze stanem torów odnośnie usytuowania taboru w granicach ukresów i zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem;
 - przydziela odpowiednie obowiązki manewrowemu;
 - przygotowuje drogi przebiegu na terenie bocznicy;
 - dokonuje rozformowywania i formowania składów manewrowych oraz wyłączeń pojedynczych wagonów ze składów;
 - uczestniczy w przeprowadzaniu wymaganych prób hamulca;
 - w przypadku wykonywania pracy manewrowej jednoosobowo przyjmuje wszystkie obowiązki manewrowego;
 - wstrzymuje pracę manewrową w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa;
 - w razie zaistnienia wypadku udziela pierwszej pomocy poszkodowanym i zgłasza zdarzenie Koordynatorowi ds. bocznicy;
 - bierze udział w czynnościach związanych z przekazaniem pojazdów kolejowych na bocznice i z bocznicy.

2. Obowiązki manewrowego:
 - przed przystąpieniem do pracy manewrowej zgłasza się do kierownika manewrów ubrany w przydzieloną odzież ochronną, wyposażony w przybory sygnałowe;
 - wykonuje polecenia kierownika manewrów, w szczególności:
 - sprzęga i rozsprzęga tabor;
 - zabezpiecza pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem;
 - przestawia zwrotnice przystosowane do ręcznego przestawiania;
 - na polecenie kierownika manewrów sprawdza zajętość torów, zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, czy nie ma innych przeszkód w realizacji pracy manewrowej;
 - zabezpiecza tabor po zakończonej pracy manewrowej przez zakręcenie hamulca ręcznego i wyłożenie płóz hamulcowych;
 - pilotuje składy manewrowe podczas ich spychania;
 - powtarza sygnały pozostałych członków drużyny manewrowej w razie potrzeby;
 - wykonuje inne polecenia zlecone przez kierownika manewrów;
 - oddala się z miejsca pracy tylko za zgodą kierującego manewrami.

3. Obowiązki maszynisty:

- wykonuje pracę manewrową tylko na polecenie kierownika manewrów;
- przed przystąpieniem do pracy sprawdza stan techniczny pojazdu trakcyjnego, zapas paliwa, działanie urządzeń napędowych i hamulcowych;
- uzgadnia z kierownikiem manewrów plan pracy manewrowej;
- obserwuje nastawioną drogę przebiegu dla jazd manewrowych;
- odpowiada za właściwe i natychmiastowe reagowanie na sygnały podawane przez drużynę manewrową oraz na sygnalizatorach, innych sygnałach i wskaźnikach,
- podejmuje właściwe decyzje podczas prowadzenia składu manewrowego;
- obserwuje rozstawienie taboru znajdującego się na sąsiednich torach, jego ruchy oraz wolność ukresów;
- uczestniczy w przeprowadzaniu wymaganych prób hamulca;
- utrzymuje pojazd trakcyjny w należytym stanie technicznym oraz właściwie go obsługuje w trakcie pracy.

4. Obowiązki toromistrza (lub innego uprawnionego pracownika):

- utrzymuje nawierzchnię torów z największą starannością, w stanie całkowitej przydatności eksploatacyjnej zapewniającej bezpieczeństwo przetaczanego taboru; wszelkie usterki, braki i niedokładności bezwzględnie usuwa (bądź poleca ich wykonanie);
- wykonuje obchody torów i oględziny rozjazdu;
- dokonuje wpisów w dokumentacji bocznicy;
- nadzoruje:
 - właściwe osygnalizowanie miejsca robót,
 - odwodnienie podtorza,
 - utrzymanie podsypki umożliwiającej przepuszczalność i odpływ wody,
 - podbicie i obsypanie podsypką podkładów,
 - dokręcanie śrub i wkrętów oraz zabezpieczenie ich odpowiednimi smarami przed wpływem szkodliwych warunków atmosferycznych,
 - odchwaszczanie torowiska;
- odpowiada za bezpieczeństwo przy prowadzonych robotach torowych,
- prowadzi Dziennik oględzin rozjazdów, Książkę kontroli stanu toru i arkusze badań technicznych rozjazdów.

Na boczniccy CET - Jęzor dopuszcza się wykonywanie obowiązków toromistrza przez inną uprawnioną osobę.

5. Obowiązki osoby z uprawnieniami budowlanymi w specjalności: linie, węzły i stacje kolejowe (lub odpowiadającymi im uprawnieniami budowlanymi):

- dokonuje kontroli, oceny stanu torów i rozjazdu przez wykonanie pomiarów bezpośrednich sprzętem pomiarowym, przeprowadza badania techniczne rozjazdu;
- przeprowadza przeglądy roczne i pięcioletnie, zgodnie z przepisami ustawy Prawo Budowlane.

6. Obowiązki Koordynatora ds. bocznicy:

- kontroluje stan bezpieczeństwa na bocznicy,
- w czasie opadów śniegu i silnych mrozów kieruje akcją, dla utrzymania ciągłości ruchu na bocznicy,

- nadzoruje prowadzoną dokumentację bocznicy,
- prowadzi nadzór nad zapoznaniem z postanowieniami niniejszego regulaminu oraz przepisów wewnętrznych obowiązujących na bocznicy osób związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na bocznicy,
- utrzymuje regulamin w stanie aktualnym,
- prowadzi nadzór nad aktualnością przepisów wewnętrznych obowiązujących na bocznicy,
- dokonuje wpisów w Księżce obiektu budowlanego,
- zapewnia szybką pomoc w przypadku zaistnienia wypadku na bocznicy,
- udziela zezwoleń na wykonywanie robót na torach i urządzeniach kolejowych na bocznicy oraz czuwa nad przepisowym zabezpieczeniem miejsca robót,
- analizuje przyczyny wpływające ujemnie na pracę bocznicy i podejmuje środki zaradcze,
- zapewnia szybką pomoc w przypadku zaistnienia wypadku na bocznicy.

W razie potrzeby Koordynator ds. bocznicy może osobiście przejąć (część bądź wszystkie) obowiązki pracownika użytkownika bocznicy kolejowej wyznaczonego do obsługi bocznicy (o których mowa poniżej).

7. Obowiązki pracownika użytkownika bocznicy kolejowej wyznaczonego do obsługi bocznicy:

- na polecenie Koordynatora ds. bocznicy nadzoruje pracę manewrową na terenie bocznicy,
- wykonuje czynności związane z przyjmowaniem pojazdów kolejowych na bocznice i zdawaniem z bocznicy,
- wyznacza kierownikowi manewrów zadania do wykonania w zakresie pracy manewrowej na bocznicy.

8. Każdy pracownik użytkownika bocznicy na polecenie przełożonego zobowiązany jest do wykonywania wszelkich prac na terenie bocznicy, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami i kwalifikacjami.

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

1. Zdarzeniem nazywamy poważny wypadek, wypadek lub incydent.
2. Za wypadek kolejowy uważa się 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: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, pożar pojazdu kolejowego.
3. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub zdarzeniem mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub zarządzanie bezpieczeństwem:
 - 1) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannym lub
 - 2) powodujący zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln euro.
4. Incydent to jest każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek związane z ruchem taboru kolejowego i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
5. W przypadku zabicia lub zranienia człowieka przez pojazd kolejowy na terenie bocznicy pojazd ten należy natychmiast zatrzymać.
6. Każdy pracownik bocznicy, który zauważył, że może dojść do wypadku, powinien użyć wszystkich możliwych i dostępnych środków, aby zapobiec wypadkowi, a gdy to jest niemożliwe, do zmniejszenia skutków wypadku.
7. W razie zaistnienia wypadku na terenie bocznicy z:
 - pracownikami przewoźnika kolejowego,
 - pracownikami bocznicy lub osobami postronnymi,
 - taborem,należy niezwłocznie powiadomić Koordynatora ds. bocznicy (tel. 503 751 026).
8. Niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia Koordynator ds. bocznicy jest obowiązany:
 - zorganizować pierwszą pomoc poszkodowanym w wypadku,
 - zabezpieczyć miejsce wypadku,
 - zorganizować akcję ratunkową.
9. Do zgłoszenia o wypadkach zobowiązani są wszyscy pracownicy bocznicy.
10. W zgłoszeniu o wypadkach należy podać miejsce, czas, określenie wypadku i jego skutki, potrzebne środki ratunkowe i zapobiegawcze. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie powinien opóźnić zgłoszenia.

11. Po zaistniałym wypadku, każdy pracownik powinien w miarę potrzeby i możliwości,
 - udzielić niezbędnej pomocy,
 - zabezpieczyć miejsce wypadku,
 - niezwłocznie zgłosić o wypadku.
12. Do czasu przybycia na miejsce wypadku komisji kolejowej, nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia i zdrowia osób poszkodowanych w wypadku lub mające na celu uniknięcie np.: katastrofy ekologicznej.
13. Bocznicą CET - Jęzor wyposażona jest w następujący sprzęt, środki opatrunkowe i ratunkowe: apteczka pierwszej pomocy przechowywana jest w pomieszczeniu administracyjnym na terenie bocznic.
14. O użyciu leków i środków opatrunkowych na bocznicę decyduje Koordynator ds. bocznic, a w czasie jego nieobecności lub nagłej potrzeby - osoby przeszkolone w zakresie udzielania pierwszej pomocy.
15. Jeżeli na bocznicę zaistnieje wypadek i zachodzi konieczność wezwania pogotowia, to dozór lub w jego zastępstwie każdy inny pracownik, który jest świadkiem wypadku wzywa pogotowie ratunkowe, którego siedziba znajduje w:
 - Jaworznie, ul. Józefa Chełmońskiego 28, tel. 32 317 45 11 lub 112.
16. Wykaz najbliższych jednostek służby zdrowia - Szpital Wielospecjalistyczny w:
 - Jaworznie ul. Józefa Chełmońskiego 28 tel. 32 317 45.
17. Najbliższa straż pożarna znajduje się w:
 - Jaworznie ul. Krakowska 22 tel. 112 lub 998.
18. Z chwilą ogłoszenia alarmu pożarowego wszyscy pracownicy wolni od pracy powinni stawić się do dyspozycji kierującego akcją przeciwpożarową. Zbiórkę wyznacza się:
 - w rejonie przed budynkiem administracyjno-socjalnym bocznic kolejowej CET - Jęzor.
19. W przypadku zagrożenia pożarowego należy stosować się do obowiązujących przepisów p. poż..

XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznica kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznice kolejową.

1. Zarządca infrastruktury kolejowej

Nazwa	Siedziba		Nr telefonu
	miejsowość	ulica i nr domu	
1	2	3	4
Infra SILESIA S.A.	Rybnik	ul. Kłokocińska 51	32 739 48 10
Dyspozytor Infra SILESIA S.A.	Sosnowiec Jęzor	ul. Plażowa	32 788 92 80 tel. kom. 667 651 559
Nastawnia dysponująca stacji Jęzor Centralny Infra SILESIA S.A.	Sosnowiec Jęzor	ul. Plażowa	32 788 93 81 tel. kom. 781 859 563

2. Przewoźnicy kolejowi

Na bocznice CET - Jęzor mogą wjeżdżać wszyscy licencjonowani przewoźnicy kolejowi.

Przewoźnik kolejowy	Adres	tel. / fax / email
1	2	3
PKP Cargo S.A. Południowy Zakład Spółki	ul. Św. Huberta 11 40-542 Katowice	tel. (32) 714 28 09 fax (32) 710 29 35 sekretariat.poludniowy@pkp-cargo.eu
LOTOS Kolej Sp. z o.o.	ul. Michałki 25 80-716 Gdańsk	tel. (58) 308 77 35 tel. (58) 308 74 59 fax. (58) 308 76 78 lotoskolej@lotoskolej.pl
DB Cargo Polska S.A.	ul. Wolności 337 41-800 Zabrze	tel. (32) 788 92 72 fax (32) 370 19 64 dbcargopl@deutschebahn.com
CTL Logistics Sp. z o.o.	ul. Długa 90 41-208 Sosnowiec	tel. (32) 299 01 21 info@ctl.pl
Omniloko sp. z o.o.	ul. Kolejowa 4 30-805 Kraków	tel. (12) 393 20 52 fax (12) 393 20 52 biuro@omniloko.pl
Rail Polska Sp. z o.o.	ul. Willowa 8/10 lok.11 00-790 Warszawa Biuro Marketingu i Obsługi Klienta: ul. Długa 1 32-642 Włosienica	tel. (22) 646 54 67 tel. (33) 842 90 41

XIV. Postanowienia końcowe.

1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin opracowany został w 5 egzemplarzach, które otrzymują:

- **CET&Logistics Sp. z o.o.** – 2 egzemplarze,
- **Infra SILESIA S.A.** – 2 egzemplarze,
- **zapas** – 1 egzemplarz.

2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

- 2.1. Utrzymanie regulaminu (wyciągów) w stanie aktualnym należy do obowiązku użytkownika bocznicy kolejowej.
- 2.2. Pracownicy powinni zgłaszać niezwłocznie wszelkie zauważone braki, niejasności postanowień regulaminu.
- 2.3. W razie zamierzenia uruchomienia nowych urządzeń sterowania ruchem lub wprowadzenia zmian w istniejących układach torowych, urządzeniach sterowania ruchem i łączności itp. albo wejścia w życie nowych przepisów i instrukcji wewnętrznych, użytkownik bocznicy kolejowej powinien w każdym przypadku zbadać, czy i w jakim zakresie regulamin wymaga zmiany.
- 2.4. Koordynator ds. bocznic na podstawie materiałów własnych i projektów poprawek otrzymanych, zestawia wykaz zmian i uzupełnień do regulaminu (projektu). Przy uzgadnianiu projektu zmian obowiązują zasady jak przy opracowaniu regulaminu.
- 2.5. Wszelkie zmiany i uzupełnienia mogą być naniesione do regulaminu pracy bocznicy kolejowej po zatwierdzeniu ich przez Zarząd Spółki.
- 2.6. Zatwierdzone zmiany i uzupełnienia Koordynator ds. bocznic (lub uprawniony przez niego pracownik) wprowadza do wszystkich egzemplarzy regulaminu i do wyciągów z regulaminu.
- 2.7. Zmiany i uzupełnienia do regulaminu o treści wiążącej się ze sobą powinny być wprowadzone jednocześnie do wszystkich części regulaminu, załączników i planów.
- 2.8. Zmiany niewymagające wymiany planów lub schematów wprowadza się odręcznie, wpisując je starannie i czytelnie długopisem (atramentem), po przekreśleniu kolorem czerwonym tekstu poprzedniego w taki sposób, aby go można było odczytać.
- 2.9. Wszystkie zmiany powinny być wpisywane jednym kolorem tuszu (atramentu). Każdą zmianę w tekście oznacza się na marginesie kartki numerem kolejnym, koloru czerwonego w kółku, zgodnie z numerem bieżącym zaznaczonym w skorowidzu zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu. Dopuszcza się wprowadzanie zmian do regulaminu i wyciągów z regulaminu w formie wklejek.
- 2.10. Po naniesieniu zmian i uzupełnień do regulaminów i wyciągów, Koordynator

ds. boczniccy obowiązany jest powiadomić o tym niezwłocznie zainteresowanych pracowników, przeprowadzając (gdy to konieczne) ponownie egzamin autoryzacyjny.

2.11. Jeżeli zmiany i uzupełnienia wprowadzone do regulaminu dotyczą również drużyn trakcyjnych oraz drużyn manewrowych, wykonujących manewry na punktach ekspedycyjnych obsługiwanej boczniccy, użytkownik boczniccy kolejowej przesyła nowe wyciągi z regulaminu uwzględniające wprowadzone zmiany. O niewielkich zmianach, które można wprowadzić do regulaminu odręcznie, użytkownik boczniccy kolejowej może poinformować zainteresowane jednostki organizacyjne pisemnie, a te zobowiązane są do naniesienia zmian do posiadanych wyciągów.

2.12. Zmiany i aktualizacje postanowień Regulaminu pracy boczniccy kolejowej CET-Jęzor w zakresie techniczno-ruchowym mogą być wprowadzone po uprzednim ich uzgodnieniu z Infra SILESIA S.A.

3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

3.1. Pracę związaną z obsługą manewrową boczniccy CET - Jęzor należy wykonywać ściśle według postanowień niniejszego regulaminu, oraz zgodnie z instrukcjami i zarządzeniami obowiązującymi na boczniccy, przepisami BHP oraz zarządzeniami wewnętrznymi wydanymi przez użytkownika boczniccy, które jednak nie mogą być sprzeczne z instrukcjami obowiązującymi na boczniccy.

3.2. Niniejszy regulamin obowiązuje od daty zatwierdzenia go przez zarząd CET&Logistics Sp. z o.o.

3.3. Niniejszy regulamin i ewentualne zmiany w nim dokonane, powinni przyjąć do wiadomości za własnoręcznym podpisem pracownicy boczniccy związani z pracą eksploatacyjną boczniccy i jej utrzymaniem oraz pracownicy przewoźników kolejowych związani z wykonywaniem prac manewrowych przy obsłudze boczniccy CET - Jęzor.

XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.

Nr zmiany	Treść - strona	Obowiązuje od	Podpis wprowadzającego / Data wprowadzenia
1	2	3	4

Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu.

Lp.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Data	Podpis pracownika
1	2	3	4	5
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				
21.				
22.				

Lp.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Data	Podpis pracownika
1	2	3	4	5
23.				
24.				
25.				
26.				
27.				
28.				
29.				
30.				
31.				
32.				
33.				
34.				
35.				
36.				
37.				
38.				
39.				
40.				
41.				
42.				
43.				
44.				