

SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO-MŁYNARSKIE PZZ S.A.  
UL. BASENOWA 15-17  
70-666 SZCZECIN

Egz. Nr 6

# REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO-MŁYNARSKIE PZZ S.A. W SZCZECINIE

Regulamin niniejszy, zawierający 38 ponumerowane kart,  
sporządzony został w 6 jednobrzmiących egzemplarzach.

UZGODNIONO  
z zarządcą infrastruktury kolejowej:

DYREKTOR

Jack Krzemiński

11 -09- 2023

Szczecin, dnia ..... 2023 r.

  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH  
W SZCZECINIE  
70-211 Szczecin, ul. Korzeniowskiego 1

ZATWIERDZAM:  
PREZES ZARZĄDU

dr inż. Dariusz Budzik

2023 -09- 12

Szczecin, dnia ..... 2023 r.

Szczecińskie Zakłady  
Zbożowo-Młynarskie PZZ S.A.  
ul. Basenowa 15-17  
70-666 Szczecin  
NIP 851-020-67-85




<b>SPIS TREŚCI</b>	<b>Strona</b>
<b>I. POSTANOWIENIA OGÓLNE</b>	<b>5</b>
1. Bocznicą kolejowa	5
2. Użytkownik bocznicą kolejowej	5
2.1. Nazwa i siedziba	5
2.2. Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową	5
2.3. Podstawa eksploatacji bocznicą	5
3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	6
4. Zakres obowiązywania regulaminu	6
5. Przepisy wewnętrzne	6
5.1. Przepisy własne	6
5.2. Przepisy innego zarządcy infrastruktury kolejowej	6
5.3. Przepisy przewoźnika kolejowego	6
5.4. Wykaz podmiotów mających obowiązek zapoznania się z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi na bocznicą	6
<b>II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ</b>	<b>8</b>
1. Tory	8
2. Rozjazdy, skrzyżowania torów	9
3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe	9
4. Kolejowe obiekty inżynieryjne	9
5. Sieć trakcyjna	9
6. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	9
7. Wagi wagonowe	9
8. Inne urządzenia	10
9. Bramy kolejowe	10
10. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	10
11. Posterunki techniczne	10
12. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice	10
<b>13. Oświetlenie bocznicą kolejowej</b>	<b>11</b>
<b>III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO</b>	<b>12</b>
1. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	12
2. Rejony manewrowe bocznicą kolejowej	12



<b>3. Środki łączności</b>	<b>12</b>
<b>4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną</b>	<b>12</b>
<b>5. Układanie drogi przebiegu</b>	<b>13</b>
<b>6. Pozwolenie na jazdę</b>	<b>12</b>
<b>IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY</b>	<b>14</b>
<b>1. Ograniczenia dotyczące taboru</b>	<b>14</b>
<b>2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznic kolejowej</b>	<b>14</b>
<b>3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia</b>	<b>15</b>
<b>4. Ruch lokomotyw spoza bocznic po torach bocznic</b>	<b>15</b>
<b>5. Możliwości wykonywania manewrów taborem bocznic po torach stycznych</b>	<b>15</b>
<b>V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ</b>	<b>16</b>
<b>1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów</b>	<b>16</b>
<b>2. Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznic kolejowej</b>	<b>16</b>
<b>3. Urządzenia i środki trakcyjne</b>	<b>16</b>
<b>4. Obsada drużyn trakcyjnych ich wyposażenie</b>	<b>16</b>
<b>5. Obsada drużyn manewrowych ich wyposażenie</b>	<b>16</b>
<b>6. Dozwolone sposoby prowadzenia pracy manewrowej</b>	<b>16</b>
<b>7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym</b>	<b>16</b>
<b>8. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw</b>	<b>16</b>
<b>VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ</b>	<b>19</b>
<b>1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową</b>	<b>19</b>
<b>2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej</b>	<b>19</b>
<b>3. Ważenie wagonów</b>	<b>19</b>
<b>4. Planowanie pracy manewrowej</b>	<b>19</b>
<b>5. Powiadamianie pracowników</b>	<b>19</b>
<b>VII. OBŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH</b>	<b>20</b>
<b>1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych</b>	<b>20</b>
<b>2. Urządzenia ładunkowe</b>	<b>20</b>
<b>3. Czynności ładunkowe</b>	<b>20</b>
<b>4. Przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym</b>	<b>20</b>
<b>VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE</b>	<b>21</b>
<b>IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE</b>	<b>22</b>



<b>1. Infrastruktura kolejowa</b>	<b>22</b>
<b>2. Tabor kolejowy</b>	<b>24</b>
<b>3. Urządzenie nie stanowiące infrastruktury kolejowej</b>	<b>24</b>
<b>X. STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE</b>	<b>25</b>
<b>XI. BEZPIECZEŃSTWO</b>	<b>26</b>
1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego	26
2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	28
3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury	29
4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu	30
5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo	32
<b>XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI</b>	<b>34</b>
1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy	34
2. Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej	34
3. Wykaz adresów i numery telefonów	34
<b>XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE</b>	<b>35</b>
1. Rozdzielnik Regulaminu	35
2. Sposób udostępniania Regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej	35
3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści Regulaminu	35
4. Osoba odpowiedzialna za aktualność Regulaminu	35
<b>XIV. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU</b>	<b>36</b>
<b>XV. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU</b>	<b>37</b>
1. Plan schematyczny boczniczy kolejowej	37
2. Plan schematyczny urządzeń sterowania i zabezpieczenia ruchem kolejowym boczniczy	37

	<b>REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO-MŁYNARSKIE PZZ S.A. W SZCZECINIE</b>	<b>Strona</b>
		5/38

## I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1. Bocznicą kolejową

#### 1.1. Nazwa i lokalizacja

Bocznicą kolejową Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” S.A. nosi skróconą nazwę „PZZ S.A. Szczecin” (*dalej tylko „bocznicą”*), używaną w dokumentacji, bazach danych i korespondencji.

Bocznicą zlokalizowana jest na terenie Portu Szczecin przy ul. Basenowa 15-17, 70-666 Szczecin.

#### 1.2. Punkt odgałęzienia

Bocznicą PZZ S.A. Szczecin odgałęzia się rozjazdem nr 751 od toru nr 456 w km 0,884 na stacji Szczecin Port Centralny, linii kolejowej nr 994 Szczecin Port Centralny SPB17 – Szczecin Port Centralny SPB15.

#### 1.3. Tor dojazdowy

Torami dojazdowym do bocznicą są tory nr 474 i 475.

#### 1.4. Przeznaczenie bocznicą

Bocznicą jest przeznaczona i przystosowana do:

- przyjmowania od i zdawania obsługującym bocznicą licencjonowanych przewoźnikom kolejowym (*dalej tylko „przewoźnik kolejowy”*) wagonów i przesyłek wagonowych przeznaczonych dla oraz wynikających z działalności użytkownika bocznicą,
- wykonywania manewrów związanych z podstawianiem na oraz zabieraniem przez przewoźników kolejowych wagonów z punktów zdawczo-odbiorczych,
- przetaczaniem wagonów pomiędzy poszczególnymi stanowiskami przeładunkowymi,
- rozładunku i załadunku wagonów.

#### 1.5. Status bocznicą kolejowej

Bocznicą posiada status obiektu infrastruktury usługowej (OIU)

### 2. Użytkownik bocznicą kolejowej

#### 2.1. Nazwa i siedziba

Właścicielem i użytkownikiem bocznicą są Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” S.A. z siedzibą w Szczecinie przy Basenowa 15-17, 70-666 Szczecin.

#### 2.2. Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową

Podstawę do zarządzania infrastrukturą kolejową bocznicą stanowi akt własności, znajdujący się w posiadaniu właściciela i użytkownika bocznicą oraz umowa dzierżawy na tory będące w użytkowaniu Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

#### 2.3. Podstawa eksploatacji bocznicą

Podstawą do eksploatacji bocznicą jest posiadanie świadectwa bezpieczeństwa użytkownika



boczniczy kolejowej, wydawanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

### 3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

Podstawę prawną opracowania „Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „PZZ S.A. Szczecin” w Szczecinie, zwanego dalej w skrócie „Regulaminem”, stanowią postanowienia § 6 ust. 3 i 4 *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji*, w związku z postanowieniami art. 17d ust. 3 oraz art. 36n *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*<sup>1)</sup>.

### 4. Zakres obowiązywania regulaminu

Regulamin obowiązuje:

- 1) pracowników transportu kolejowego wykonujących na boczniczy „PZZ” S.A. Szczecin obchody torów i rozjazdów (toromistrz i diagnosta) oraz wszystkich innych, przebywających na boczniczy;
- 2) pracowników przewoźników kolejowych, podstawiających i zabierających wagony z punktów ładunkowych boczniczy (drużyny trakcyjne i manewrowe); przewoźnicy kolejowi zostali zobowiązani do przestrzegania postanowień Regulaminu w zawartych umowach;
- 3) wykonawców robót, których pracownicy i pojazdy kolejowe wjeżdżają na zarządzaną przez „PZZ” S.A. Szczecin infrastrukturę kolejową.

### 5. Przepisy wewnętrzne

#### 5.1. Przepisy własne

- Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na boczniczy kolejowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich „PZZ” S.A.
- Instrukcja w zakresie warunków technicznych oraz zasad i wymagań dotyczących bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego na boczniczy kolejowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo Młynarskich „PZZ” S.A.
- Instrukcja o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na boczniczy kolejowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich „PZZ” S.A.

#### 5.2. Przepisy innego zarządcy infrastruktury kolejowej

Nie dotyczy – użytkownik boczniczy nie korzysta z przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami którego bocznicza jest połączona.

#### 5.3. Przepisy przewoźnika kolejowego

Nie dotyczy – użytkownik boczniczy nie korzysta z przepisów wewnętrznych przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

#### 5.4. Wykaz podmiotów mających obowiązek zapoznania się z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi na boczniczy

Obowiązkowi zapoznania się z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi na boczniczy podlegają pracownicy:

<sup>1)</sup> Wszystkie przywołane w Regulaminie akty prawne oraz instrukcje w brzmieniu aktualnie obowiązującym.



- przewoźników kolejowych,
- firmy utrzymującej infrastrukturę kolejową boczniczy.



## II. OPIS BOCZNICY KOLEJOWEJ

### 1. Tory

Tor	przeznaczenie	długość ogólna			długość użyteczna			pochylenie max w (‰)	pojemność <sup>2)</sup>
		od	do	mb	od	do	mb		
Na terenie PKP PLK S.A.									
474	dojazdowy	S 747	GPLK	42	-	-	-	2,1‰	-
475	komunikacyjny	S 755	GPLK	467	-	-	-	2,3‰	-
Na terenie bocznic PZZ									
1	dojazdowy	GPLK	S1	230	PZO	S1	199	2,3‰	18
2	postojowy	S1	K.O.	155	U1	Z1	93	3,5‰	5
3	ładunkowy	S1	K.O.	155	U1	Z1	93	3,5‰	5
4	dojazdowy	KRz747	S Rz1	321	-	-	-	4,0‰	-
5	zdawczo-odbiorczy	S1	S2	380	U1	U2	292	8,7‰	17
6	zdawczo-odbiorczy	S1	S2	380	U1	U2	286	1,7‰	16
7	odstawczy	S2	K.o.	63	S2	Z1	59	0,6‰	3
Razem:	-	1 726,0	-	1.022,0	-	59			

Określenie użytych skrótów: U – ukres rozjazdu, K.o. – koziół oporowy,  
Z1 – tarcza zaporowa z sygnałem Z 1 „Stój”.

Torem zdawczo-odbiorczym dla wagonów podstawianych i zabieranych przez drużyny manewrowe przewoźnika kolejowego są tory 1, 5 i 6.

Punkt styku z infrastrukturą zarządzaną przez Polskie Koleje Państwowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie stanowi jednocześnie punkt początkowy bocznicy znajduje się za rozjazdem nr 747, w kilometrze 0,467 toru nr 475 oraz w kilometrze 0,042 toru numer 474 wyznaczając zarazem kilometr 0,000 bocznicy. Punkt końcowy bocznicy znajduje się w km 0,155 torów nr 2 i 3 oraz w kilometrze 0,063 toru nr 7.

Tory na bocznicę są torami klasycznym z szyn typu S49 i S42, na podkładach drewnianych i betonowych typu INBK-7D, z przytwierdzeniem klasycznym typu „K” na podsypce tłuczniowej.

Maksymalna pojemność bocznicy w przeliczeniu na wagony 4-osiowe, licząc po 17 m na jeden wagon 4-osiowy wynosi 64 wagonów. Normalna pojemność, przy której będzie mogła być wykonywana w pełnym zakresie praca manewrowa wynosi 60% maksymalnej pojemności bocznicy, co stanowi 38 wagonów 4-osiowe.

<sup>2)</sup> Pojemność bocznicy wyrażono w wagonach 4-osiowych (o długości 17 m każdy).





## 2. Rozjazdy, skrzyżowania torów

Numer rozjazdu	typ rozjazdu, (typ szyny, promień, skos)	podrozjazdnice, styki, podsypka	rodzaj nastawiania i kto nastawia	położenie zasadnicze	uzależnienie
Na terenie PKP PLK S.A.					
Rz 474(L)	zwyczajny S49-190-1:9	drewniane, tłuczeń	Dyżurny ruchu PKP	na tor 4	tak
Na terenie PZZ					
Rz 1(L)	zwyczajny S42-205-1:9	drewniane, tłuczeń	drużyna manewrowa	na tor 2	brak
Rz2(P)	Zwyczajny S42-205-109	drewniane, tłuczeń	drużyna manewrowa	na tor 5	brak
Rz 3 (L)	zwyczajny S42-205-1:9	drewniane, tłuczeń	drużyna manewrowa	na tor 5	brak

Określenie użytych skrótów:

Rz (P) lub (L) rozjazd zwyczajny prawy lub lewy.

Skrzyżowania torów

Nie dotyczy – na terenie bocznicy nie ma skrzyżowań torów.

## 3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe

Nie dotyczy – bocznica nie posiada obrotnicy, suwnicy oraz wywrotnic wagonowych.

## 4. Kolejowe obiekty inżynierskie

Nie dotyczy – na bocznicy nie ma obiektów inżynierskich.

## 5. Sieć trakcyjna

Nie dotyczy.

## 6. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

Na terenie bocznicy zlokalizowano przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia na drogach wewnętrznych osygnalizowane Krzyżami św. Andrzeja (G-3) pojedynczymi i podwójnymi oraz w miejscach o ograniczonej widoczności znakami „Stop” (B-20).

1. Na nabrzeżu Poznańskim usytuowany jest przejazd  
- w km 0,014 torów nr 1 i 4 kat. D
2. Na nabrzeżu Bydgoskim usytuowane są przejazdy wewnętrzne  
- w km. 0,241 toru nr 4  
- w km. 0,699 toru nr 5  
- w km. 0,350 toru nr 6

Przejazdu **nie wolno** zastawiać taborem.

## 7. Wagi wagonowe

Bocznica nie posiada wagi wagonowej. Najbliższa dostępna waga wagonowa, umożliwiająca



ważenie wagonów 4-osioowych wszystkich typów, znajduje się na stacji PKP Szczecin Port Centralny.

## 8. Inne urządzenia

Nie dotyczy.

## 9. Bramy kolejowe

Teren boczniczy jest ogrodzony. W kilometrze 0,241 toru nr 1 znajduje się brama wjazdowa na teren boczniczy nabrzeża Poznańskiego (tor 2 i 3).

W kilometrze 0,699 toru nr 5 oraz w kilometrze 0,358 toru nr 6 znajduje się brama wjazdowa na teren nabrzeża Bydgoskiego (tor 7).

## 10. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Zwrotnica rozjazdu nr 747 jest uzależniona elektrycznie z wykolejnicami Wk767 i Wk768. Zwrotnica Rz747, WK 767 i 768 oraz Tm920 i Tm921 są nastawiane zdalnie, elektrycznie z nastawni SPB.

Wszystkie pozostałe zwrotnice na terenie boczniczy są obsługiwane ręcznie przez pracowników drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę (dalej tylko „drużyna manewrowa”).

## 11. Posterunki techniczne

Nie dotyczy – na boczniczy nie ma posterunków technicznych.

## 12. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice

### Sygnaly

- Tarcze manewrowe świetlne Tm920 i Tm921 znajdują się z prawej strony torów 1 i 4
- tarcze zaporowe, wskazujące stały sygnał zamknięcia toru Z1 „Stój”, znajdują się z prawej strony w końcowej części torów nr 2, 3 i 7, na początku zasypek piaskowych przed kozłami oporowymi,
- tarcza D1, wskazująca sygnał „zakaz jazdy” znajduje się na skrzydłach bram wjazdowych na tor nr 1 i tor nr 7 boczniczy.

### Wskaźniki

W miejscach, w których odległość między osiami sąsiednich, łączących się torów boczniczy wynosi 3,75 m znajdują się wskaźniki W17 (słupek ukresu) wskazujące, do którego miejsca tory te mogą być zajęte przez pojazdy kolejowe.

Na zwrotnikach rozjazdów znajdują się wskaźniki zwrotnicowe Wz, wskazujące ich położenie.

Na zwrotnikach wykolejnic znajdują się wskaźniki Z1 i Z2, wskazujące położenie wykolejnic.

### Tablice informacyjne


W km 0,073 toru nr 1 oraz w km 0,050 toru nr 6 usytuowane są tablice z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy”.



### 13. Oświetlenie bocznic kolejowej

Poszczególne punkty świetlne rozmieszczone są wzdłuż torów bocznic. Kontrola i nadzór nad oświetleniem należy do użytkownika bocznic.

Oświetlenie bocznic umożliwia również wykonywanie manewrów w porze ciemnej pod warunkiem, że w czasie wykonywania pracy manewrowej w porze ciemnej wszystkie punkty świetlne **muszą** być czynne, natomiast w przypadku braku dopływu energii elektrycznej żadnej pracy manewrowej wykonywać **nie wolno**.

	<b>REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ SZCZECIŃSKIE ZAKŁADY ZBOŻOWO-MŁYNARSKIE PZZ S.A. W SZCZECINIE</b>	<b>Strona</b>
		12/38

### III. PROWADZENIE RUCHU KOLEJOWEGO

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

Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy, obsługiwany przez jedną drużynę trakcyjną i manewrową. Na bocznicę nie ma posterunków technicznych.

#### 2. Rejony manewrowe bocznic kolejowej

Bocznica stanowi dwa rejon manewrowy.

Rejon I: tory 474 i nr 1, rozjazd nr 1 oraz Wk767 (Nabrzeże Poznańskie)

Rejon II: tory 475, 4, 5, 6 i 7 rozjazdy 2 i 3 oraz Wk678 (Nabrzeże Bydgoskie).

#### 3. Środki łączności

Bocznica nie posiada urządzeń radiołączności, użytkownik bocznic korzysta z ogólnodostępnej sieci telefonii stacjonarnej i komórkowej, umożliwiającej łączność z pracownikami zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnika kolejowego oraz pracownikami użytkownika bocznic w sprawach dotyczących eksploatacji bocznic.

Drużyna manewrowa przewoźnika może porozumiewać się między sobą przy pomocy posiadanych na wyposażeniu urządzeń radiołączności.

#### 4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną<sup>2)</sup>

Ruch kolejowy między torami bocznic, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi tory te są połączone, prowadzony jest na zasadzie jazd manewrowych i/lub jazd lokomotyw luzem.

Przed wyjazdem składu manewrowego lub lokomotywy luzem ze stacji PKP Szczecin Port Centralny rejon SPB Kierujący manewrami pracownik przewoźnika kolejowego, tj. kierownik manewrów (dalej tylko „ustawiacz”) po omówieniu planu pracy manewrowej na sygnał na tarczy manewrowej Tm919 uruchamia skład manewrowy i po ułożonej drodze przebiegu przez dyżurnego nastawni SPB przez rozjazdy Rz751, 753, 755, 777 i 747 wjeżdża na teren bocznic PZZ S.A. w przewidziany rejon manewrowy I lub II i przystępuje do obsługi bocznic.

Przed rozpoczęciem jazdy manewrowej lokomotywy luzem lub składu manewrowego z bocznic na stację PKP Szczecin Port Centralny ustawiacz powinien porozumieć się z dyżurnym ruchu dysponującym stacją PKP Szczecin PC rejon SPB, który przygotowuje drogę przebiegu i powiadamia o tym ustawiacza.

Dyżurny ruchu rejonu SPB układa drogę przebiegu: rozjazd 747, Wk767 lub Wk768 oraz wyświetla sygnał zezwalający na wyjazd z bocznic na Tm920 lub 921.

Jazda może być kontynuowana wg wskazań dyżurnego ruchu dysponującego stacją PKP Szczecin rejon SPB, a wjazd na tory stacji Szczecin Port Centralny następuje na sygnał Ms 2 na tarczy manewrowej Tm904.

<sup>2)</sup> Zgodnie z postanowieniami działki 55 „Sposób obsługi bocznic stacyjnej” Regulaminu Technicznego stacji PKP Szczecin Port Centralny SPB.



## 5. Układanie drogi przebiegu

Drogi przebiegu dla związanych z obsługą bocznicy jazd składów manewrowych i/lub lokomotyw luzem, układa i sprawdza prawidłowość ich ułożenia na torach bocznicy – drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego.

Przestawiający zwrotnicę pracownik drużyny manewrowej powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru, poza skrajnią taboru.

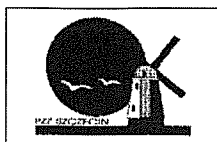
Zwrotnic **nie wolno** przekładać pod taborem ani bezpośrednio przed zbliżającym się taborem.

Układając drogę przebiegu należy przeciwwagę koziółka zwrotnicowego zawsze doprowadzać w jej najniższe skrajne położenie.

Przed podaniem sygnału do jazdy manewrowej ustawiacz zobowiązany jest do upewnienia się o prawidłowym nastawieniu zwrotnic, a maszynista lokomotywy manewrowej zobowiązany jest do obserwacji drogi przebiegu.

W przypadku wjazdu „z ostrza” na rozjazd z iglicami ustawionymi dla jazdy z innego toru i „rozprucia” zwrotnicy, **taboru cofać nie wolno!** Jeżeli w wyniku oględzin nie stwierdzono jednak widocznych uszkodzeń elementów „rozprutego” rozjazdu, tabor należy z rozjazdu usunąć, przemieszczając go ostrożnie. Nie wolno dokonywać dalszych jazd manewrowych przez ten rozjazd przed ponownym dopuszczeniem go do ruchu przez toromistrza.

Po zakończeniu pracy manewrowej wszystkie zwrotnice należy przełożyć w położenie zasadnicze, które sygnalizuje biała część przeciwwagi znajdująca się u góry.



## IV. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

### 1. Ograniczenia dotyczące taboru

Skrajnia taboru i budowli

Na bocznicę obowiązuje skrajnia budowli zgodna z PN-EN/15273-3/2010 Kolej normalnotorowe. Na bocznicę mogą być podstawiane wagony o skrajni taboru A i B określonych w PN – 70/K-02056. Na bocznicę nie ma skrajnika.

Na bocznicę nie występują budowle i urządzenia, dla których skrajnia budowli nie byłaby zachowana.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Dopuszczalny nacisk osi na szynę dla całej bocznicę wynosi 196 kN .

Wymagana masa hamująca składów manewrowych

Wymaganą masę hamującą (M<sub>hw</sub>) oblicza się wg wzoru:

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

gdzie: M<sub>o</sub> – masa ogólna w tonach; P<sub>w</sub> – procent wymaganej masy hamującej.

Wynik obliczenia należy zaokrąglić wzwyż do pełnej tony.

Uwzględniając typ szyn torów bocznicowych i stopień ich zużycia, rozstaw podkładów oraz dopuszczalną prędkość jazdy na torach bocznicę wynoszącą do 5 km/h, składy manewrowe podstawiane na bocznicę i z niej zabierane powinny mieć zapewnione 6% wymaganej masy hamującej oraz powinny być hamowane hamulcem zespolonym.

Wyliczenie rzeczywistej masy hamującej składu manewrowego należy do obowiązków przewoźnika kolejowego.

Na torach bocznicowych, w jednej grupie bez czynnego hamulca wagonowego można przetaczać do 10 wagonów. Na każde rozpoczęte następne 10 osi powinny być czynne: jeden hamulec ręczny lub dwa wagonowe hamulce zespolone.

Jeżeli skład manewrowy hamowany jest hamulcem zespolonym i ma więcej osi bez czynnych hamulców wagonowych, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców.

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

Nie dotyczy.

Inne ograniczenia

Po torach bocznicę mogą kursować wszystkie typy lokomotyw (z wyjątkiem E) i wagonów, których nacisk na szynę nie przekracza 196 kN.

### 2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicę kolejowej

Prędkość jazd manewrowych po torach bocznicę nie może przekraczać 15 km/h z tym, że prędkość jazd manewrowych podczas:

- wykonywania manewrów na punkcie ładunkowym na torach 2, 3, 5, 6 i 7
- dojeżdżania do stojących wagonów,



- dojeżdżania do zasypek piaskowych przed kozłami oporowymi na końcach torów,
- jazdy po torze, obok którego pracują ludzie,
- w czasie gwałtownej burzy, zamieci śnieżnej, mrozu, mgły i gołoledzi,  
**należy ograniczyć do 3 km/h.**

Każdorazowo przed rozpoczęciem jazdy manewrowej, maszynista lokomotywy manewrowej ma obowiązek podania sygnału **RP 1 „Baczność”**.

### 3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

Jazda przez wewnętrzny przejazd kolejowo-drogowy w km w torach dojazdowego do bocznic odbywa się zgodnie z regulaminem pracy bocznic kolejowej.

Drużyna manewrowa zatrzymuje skład manewrowy lub lokomotywę luzem przed każdym przejazdem kolejowo-drogowym w celu zatrzymania ruchu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym, a pracownik kolejowy ochraniający przejazd kolejowo-drogowy stosuje się do postanowień *rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym*.

Maksymalna szybkość przejazdu przez przejazd kolejowo-drogowy wynosi **5 km/h**, a maszynista lokomotywy manewrowej (dalej tylko „maszynista”) zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego każdorazowo daje gwizdawką lokomotywy sygnał **RP 1 „Baczność”**, zwracając szczególną uwagę czy nie ma przeszkód do wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy.

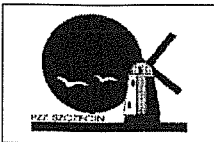
Bez podania maszyniście przez ustawiacza sygnału **Rm 1 „Do mnie”**, jazda taboru manewrowego przez przejazd kolejowo-drogowy jest **zabroniona**.

### 4. Ruch lokomotyw spoza bocznicy po torach bocznicy

Lokomotywy przewoźników kolejowych mogą poruszać się po wszystkich torach bocznicy.

### 5. Możliwości wykonywania manewrów taborom bocznicy po torach stycznych

Nie dotyczy – bocznicą nie posiada własnego taboru kolejowego.



## V. ZASADY PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ

### 1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów

Manewry wewnątrz bocznic kolejowej wykonywane są przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

Bocznica może być obsługiwana przez dowolnego licencjonowanego przewoźnika kolejowego, pod warunkiem zawarcia z nim przez użytkownika bocznic formalnej umowy cywilnoprawnej (np. umowy bocznicowej).

### 2. Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznic kolejowej

Nie dotyczy – bocznicę obsługuje tabor kolejowy przewoźnika kolejowego.

### 3. Urządzenia i środki trakcyjne

Nie dotyczy – użytkownik bocznic nie posiada urządzeń i środków trakcyjnych.

### 4. Obsada drużyn trakcyjnych ich wyposażenie

Nie dotyczy – obsługujący bocznicę przewoźnik kolejowy stosuje własne przepisy wewnętrzne w zakresie obsady drużyn trakcyjnych i ich wyposażenia.

### 5. Obsada drużyn manewrowych ich wyposażenie

Nie dotyczy – dany, obsługujący bocznicę licencjonowany przewoźnik kolejowy stosuje własne przepisy wewnętrzne w zakresie obsady drużyn manewrowych i ich wyposażenia.

### 6. Dozwolone sposoby prowadzenia pracy manewrowej

Manewry na torach bocznic mogą odbywać się tylko metodą odstawiania.

### 7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

Pojazd trakcyjny (lokomotywa) podczas pracy może znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego.

Podczas wykonywania manewrów lokomotywa musi być połączona z wagonami sprzęgiem śrubowym oraz przewodem hamulca zespolonego.

Podczas jazdy składu manewrowego z torów stacji SPC na bocznicę lokomotywa znajduje się na końcu pchanego składu, a podczas jazdy z bocznic na tory stacji SPC lokomotywa musi znajdować się na czole składu manewrowego. Umieszczanie lokomotywy między wagonami jest **zabronione**.

### 8. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw

#### 8.1. Sprzęganie i rozprzęganie taboru

Jazda składów manewrowych na tory i z torów bocznic powinna odbywać się z wykorzystaniem hamulca zespolonego, przy czym na każdą rozpoczętą grupę trzech (3) wagonów, dwa wagony (2) muszą mieć czynny hamulec zespolony.





Podczas wykonywania pracy manewrowej na torach boczniczy można jednorazowo przetaczać 10 wagonów bez obsługiwanym hamulców wagonowych. Przy większej liczbie wagonów, powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każdą rozpoczętą grupę 10 wagonów.

Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą oraz z lokomotywą. Nie użyte sprzęgi śrubowe i hamulcowe, powinny być zawieszane na wspornikach.

Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów śrubowych i hamulcowych należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego. Za prawidłowe wykonanie tych czynności odpowiedzialny jest ustawiacz.

Czynności te mogą być wykonane po całkowitym zatrzymaniu przetaczanego taboru, w czasie postoju. Sprzęganie i rozprzęganie taboru będącego w ruchu jest **zabronione**.

## 8.2. Zabezpieczanie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

Za odpowiednie zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest ustawiacz.

Tabor nie będący w ruchu należy na torach boczniczy zabezpieczyć przed zbiegnięciem nie tylko po ukończeniu manewrów, ale również w trakcie wykonywania manewrów, poprzez sprzęgnięcie, zahamowanie i podklinowanie. Do podklinowania taboru na wszystkich torach boczniczy stosować należy płozy hamulcowe.

W czasie wykonywania manewrów, pozostawiając wagony w pobliżu miejsca, które powinno być wolne od taboru należy uwzględnić stosowny odstęp od ukresu na wypadek samoczynnego przesunięcia się wagonów wskutek rozprężania się sprężyn zderzakowych lub uderzenia przez inne pojazdy kolejowe.

Stojący tabor należy na każdym torze sprzęgać ze sobą, z wyjątkiem tych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca .

Oprócz sprzęgnięcia należy tabor zahamować hamulcem ręcznym od strony bramy wjazdowej jeden wagon – gdy grupa połączonych taboru nie przekracza 10 wagonów, lub dwa skrajne wagony w grupie połączonych wagonów, których liczba przekracza 10 wagonów.

Każdorazowo po ukończeniu pracy manewrowej na torach boczniczy, drużyna manewrowa zobowiązana jest zabezpieczyć pozostawione wagony przez zahamowanie hamulca ręcznego wagonu i podklinowanie skrajnych kół wagonu od strony wjazdu na bocznicę.

Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem lub hamowania wagonów będących w ruchu **zabrania się** używania kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.

Odkręcanie wagonowych hamulców ręcznych oraz zdejmowanie wyłożonych płóz hamulcowych przez pracowników użytkownika boczniczy jest **zabronione**.

## 8.3. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie

Na terenie boczniczy należy używać płóz hamulcowych o rozstępie pomiędzy wargami 73 mm, koloru czerwonego typu PL1, do typu szyn 39, 41, S42 i S49.

Znajdujące się na międzytorzach boczniczy i służące do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem płozy są ponumerowane od 1 do 6 i oznaczone skrótem nazwy użytkownika boczniczy „PL”.

Płozy służące do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem znajdują się na stojakach zlokalizowanych przy ukresach rozjazdów.

Po zakończeniu pracy manewrowej nieużyte do zabezpieczenia wagonów płozy hamulcowe



powinny znajdować się na przeznaczonych do tego celu stojakach.

Zabrania się wywożenia płozów hamulcowych poza teren bocznicy.

Za stan, ilość i właściwe oznakowanie płozów hamulcowych odpowiedzialny jest wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy, który zobowiązany jest również do prowadzenia ścisłej ewidencji płozów .

Płozy uszkodzone nie powinny być składowane razem z płozami przeznaczonymi do pracy manewrowej, więc przy każdym ujawnieniu uszkodzenia należy taki płoż niezwłocznie zastąpić inną.

Płozy hamulcowe należy bezwzględnie wycofać z użycia, jeżeli mają następujące wady:

- wymiary płozy nie są przepisowe,
- język płozy jest nadłamany, spłaszczony lub zadarty do góry,
- podeszwa płozy jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
- wargi płoza są uszkodzone lub bardzo zużyte,
- stopa płozy jest złamana lub pęknięta,
- nasada jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpada,
- uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne albo grozi urazem dłoni,
- nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane.

Płozy wycofane z użycia należy składać w miejscu wyznaczonym przez kierownika zmianowego bocznicy.



## VI. ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ

### 1. Podstawianie wagonów na bocznice kolejową

Wagony ładowne podstawiane są na punkt zdawczo-odbiorczy, usytuowany na torze nr 1 lub 6, gdzie następuje ich przejęcie od przedstawiciela przewoźnika kolejowego przez upoważnionego pracownika użytkownika bocznic.

### 2. Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej

Po zakończeniu czynności ekspedycyjnych wagony zabierane są przez przewoźnika kolejowego z punktów zdawczo-odbiorczych usytuowanego przy torach 1 i 6. Przekazywanie próżnych lub ładownych wagonów odbywa się pomiędzy upoważnionym przedstawicielem użytkownika bocznic, a przedstawicielem przewoźnika kolejowego.

Przejęcie wagonów następuje z chwilą podpisania przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego dokumentu zdawczego.

### 3. Ważenie wagonów

Nie dotyczy – na bocznic nie ma wagi wagonowej.

W przypadku konieczności ważenia wagonu, najbliższa waga wagonowa udźwigu 100 ton i długości pomostu 16 m znajduje się na stacji PKP Szczecin Port Centralny.

### 4. Planowanie pracy manewrowej

Przewoźnik kolejowy może obsługiwać bocznicę w okresie całej doby, bez ograniczeń.

Bocznic może być obsługiwana przez różnych przewoźników kolejowych bez ustalonego planu obsługi, natomiast w przypadku PKP CARGO S.A. obsługa odbywa się według „Planu obsługi bocznic”.

Dany przewoźnik kolejowy obsługuje bocznicę w oparciu o postanowienia umowy zawartej z użytkownikiem bocznic.

Z uwagi na charakterystykę bocznic **zabrania się jednoczesnej obsługi** przez więcej niż jednego przewoźnika kolejowego.

O planowanej obsłudze przewoźnik kolejowy zawiadamia kierownika zmianowego bocznic, a sama obsługa odbywa się według ustaleń i w czasie uzgodnionym z użytkownikiem bocznic.

Organizacja pracy manewrowej oraz nadzór nad jej wykonaniem należy do obowiązków dokonującego nadania lub odbioru składu manewrowego kierownika zmianowego bocznic albo wyznaczonego przez niego pracownika. Organizacja pracy manewrowej polega na omówieniu z ustawiaczem zadań do wykonania oraz ich kolejności.

Na bocznic ruchy manewrowe mogą być wykonywane wyłącznie na polecenie ustawiacza.

### 5. Powiadomianie pracowników

Powiadomianie drużyny manewrowej o zaplanowanej pracy manewrowej polega na omówieniu z ustawiaczem zadań do wykonania oraz ich kolejności przez kierownika zmianowego bocznic.



## VII. OBŁUGA PUNKTÓW ZDAWCZO-ODBIORCZYCH I ŁADUNKOWYCH

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

Przekazywanie wagonów pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i użytkownikiem boczniczy odbywa się zgodnie z postanowieniami *ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe*, na podstawie obowiązujących u danego przewoźnika kolejowego dokumentu zdawczego, który po stwierdzeniu zgodności zawartych tam danych ze stanem faktycznym oraz po sprawdzeniu stanu: technicznego wagonów, oznakowania stałego wagonów, ładunku i plomb, podpisywany jest przez przedstawicieli obu stron.

Po sprawdzeniu przesyłki wszelkie stwierdzone usterki techniczne oraz/lub nieprawidłowości wpisywane są w odpowiednie rubryki dokumentu zdawczego i podpisywane przez przedstawicieli obu stron. Przejęcie przesyłki następuje z chwilą podpisania przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego dokumentu zdawczego.

Przedstawicielowi użytkownika wagonu przysługuje prawo odmowy przyjęcia przekazywanego wagonu i jego zwrot do nadawcy, jeżeli stwierdzone zostanie zerwanie lub brak plomby. Szczegółowe procedury ustalane są indywidualnie dla każdego przewoźnika kolejowego.

### 2. Urządzenia ładunkowe

Na torach 2, 3 i 7 nr boczniczy znajdują się zsypy do rozładunku grawitacyjnego towarów sypkich z wagonów samowyładowczych. Elewator wyposażony jest w specjalistyczne urządzenia ładunkowe pozwalające na równoczesny załadunek i rozładunek różnego rodzaju środków transportu zarówno lądowego jak i wodnego.

### 3. Czynności ładunkowe

Czynności ładunkowe polegające na rozładunku lub załadunku wagonów, dokonywane są na punktach ładunkowych na torach 2, 3 i 7.

Wjazd na tory 2, 3 i 7 dozwolony jest wyłącznie po porozumieniu się ustawiacza z Kierownikiem zmianowym boczniczy lub z innym, wyznaczonym przez niego pracownikiem, do obowiązków którego należy uprzedzenie osób zatrudnionych przy czynnościach ekspedycyjnych lub innych oraz zarządzenie przerwania wykonanej pracy rozładunkowej lub załadunkowej.

Dopiero po spełnieniu tych czynności może nastąpić uruchomienie taboru.

### 4. Przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym

Przekazywanie wagonów pomiędzy przedstawicielami użytkownika boczniczy i przewoźnika kolejowego odbywa się zgodnie z postanowieniami *ustawy – Prawo przewozowe* oraz na podstawie zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania, które po stwierdzeniu zgodności zawartych tam danych ze stanem faktycznym i po sprawdzeniu: stanu technicznego oraz oznakowania stałego wagonów, ładunku i plomb podpisywany jest przez przedstawicieli obu stron.

W razie stwierdzenia usterek technicznych oraz/lub nieprawidłowości, wpisane w odpowiednie rubryki dokumentu, podpisują przedstawiciele obu stron. Przejęcie wagonów następuje z chwilą podpisania dokumentu zdawczego przez przedstawiciela przewoźnika kolejowego.

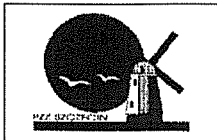
Przedstawicielowi przewoźnika kolejowego przysługuje prawo odmowy przyjęcia przekazywanych wagonów w przypadku, gdy ich uszkodzenia uniemożliwiają ich włączenie do ruchu, tak po torach PKP PLK S.A. jak i po torach boczniczy.

Szczegółowe procedury ustalane są indywidualnie dla każdego przewoźnika kolejowego.



## VIII. TOWARY NIEBEZPIECZNE

Nie dotyczy.



## IX. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIE

### 1. Infrastruktura kolejowa

Użytkownik bocznic posiada opracowane własne przepisy wewnętrzne, określające warunki utrzymania infrastruktury kolejowej i urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym bocznic – „Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic kolejowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich „PZZ” S.A.

Należyte utrzymanie torów, rozjazdów oraz urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym (dalej tylko „srk”) w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, użytkownik bocznic zleca, na podstawie odrębnej umowy firmie zewnętrznej, zatrudniającej pracowników posiadających kwalifikacje zgodne z postanowieniami *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju 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.*

Badania techniczne torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej

Przeprowadzanie badań technicznych torów, rozjazdów oraz urządzeń infrastruktury kolejowej na bocznic należy do obowiązków użytkownika bocznic, który zleca wykonywanie tych czynności osobom, posiadającą wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach: linie, węzły i stacje kolejowe oraz urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Badania techniczne (roczne i 5-letnie) wykonywane są na zasadach określonych w *art. 62 i 62a ustawy – Prawo budowlane* przez osoby. Wyniki kontroli okresowych odnotowane są w dokumentacji, określonej w wymienionym wyżej przepisie wewnętrznym użytkownika bocznic oraz dołączane do „*Książki obiektu budowlanego*”.

Zewnętrzne oględziny rozjazdów oraz obchód torów

Zewnętrzne oględziny rozjazdów oraz obchód torów należy dokonywać raz na dwa tygodnie w dni robocze.

Za przeprowadzanie zewnętrznych oględzin torów i rozjazdów odpowiedzialny jest pracownik firmy zewnętrznej, posiadający kwalifikacje wymagane przez postanowienia *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju 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.*

W trakcie zewnętrznych oględzin rozjazdów należy sprawdzać stan:

- ogólny rozjazdów pod względem technicznym oraz ich utrzymania w porządku, czystości, a zwłaszcza stan żłobków i przestrzeni między iglicami i opornicami,
- iglic ze szczególnym zwróceniem uwagi, czy nie mają wyszczerbień zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
- przylegania iglic do opornic w obu położeniach,
- oraz właściwe działanie zamknięć nastawczych,
- zamocowania ściągów iglicowych, sworzni, nitów i zawleczek,
- dokręcenia śrub i wkrętów,
- nasmarowania zwrotnic.



Wynik zewnętrznych oględzin rozjazdów dokonujący tych oględzin pracownik zobowiązany jest wpisać do „Dziennika zewnętrznych oględzin rozjazdów”, znajdującego się w pomieszczeniu Kierownika Bocznicy.

#### Kontrola stanu torów

Kontrola stanu torów polega na sprawdzeniu:

- czy nie ma widocznych wyboczeń, pęknięć szyn, zasypania torowiska oraz sprawdzenia stanu pobocza,
- czystości przejazdu kolejowo-drogowego.

#### Bezpieczeństwo pracy manewrowej na bocznicy

W przypadku, gdy stan torów, rozjazdów i przejazdu kolejowo-drogowego lub inne okoliczności zagrażają bezpieczeństwu pracy manewrowej na bocznicy, ruch taboru kolejowego należy wstrzymać lub ograniczyć (np. przez osygnalizowanie toru w miejscu uszkodzenia).

Każdy pracownik bocznicy, który zauważył uszkodzenie torów, rozjazdów lub urządzeń srk, mogące zagrozić bezpieczeństwu pracy manewrowej, powinien natychmiast powiadomić o tym kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika kolejowego.

Ustawiacz o każdej przeszkodzie w bezpiecznym wykonywaniu pracy manewrowej powinien powiadomić Kierownika zmianowy bocznicy dokonującego nadania lub odbioru składu manewrowego (lub wyznaczonego przez niego pracownika), który następnie informuje o usterce pracownika firmy zewnętrznej utrzymującej infrastrukturę kolejową bocznicy.

Za prawidłowe dokonanie konserwacji rozjazdów oraz czyszczenie żłobków na przejazdach, wskaźników, tarcz oraz tablic, odpowiedzialny jest pracownik firmy zewnętrznej posiadający kwalifikacje wymagane przez postanowienia *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju 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*.

#### Prace związane z naprawą torów i urządzeń srk

Wszelkie prace związane z naprawą torów i urządzeń srk na terenie bocznicy mogą być realizowane na podstawie umowy, zawartej z firmą, posiadającą stosowne uprawnienia do ich wykonywania oraz muszą być nadzorowane przez osobę posiadającą uprawnienia wymagane dla kierownika robót.

Wszelkie roboty, związane z utrzymaniem elementów infrastruktury kolejowej na bocznicy, mogące naruszyć ustalony porządek pracy manewrowej lub wiążące się z bezpieczeństwem pracy ludzi i/lub taboru kolejowego, muszą być uzgodnione z Naczelnikiem Sekcji Eksploatacji Szczecin PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie, reprezentującym zarządcę infrastruktury kolejowej oraz z obsługującym bocznicę przewoźnikiem kolejowym, w zakresie ograniczeń w wykonywaniu pracy manewrowej.

Przed przystąpieniem do wykonania robót utrzymania należy sporządzić harmonogram, określający zakres i termin wykonania poszczególnych prac, niezbędne środki ostrożności (osygnalizowanie) i sposób osłonięcia miejsca robót oraz osobę nadzorującą wykonanie robót.

Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót może nastąpić dopiero po całkowitym



zakończeniu prac oraz sprawdzeniu stanu torów i urządzeń.

## **2. Tabor kolejowy**

Nie dotyczy.

## **3. Urządzenie nie stanowiące infrastruktury kolejowej**

Nie dotyczy.





## X. STANOWISKA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM I OKREŚLONE DLA NICH WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE

Wszyscy pracownicy związani z wykonywaniem pracy manewrowej oraz związani z wykonywaniem prac utrzymaniowych infrastruktury kolejowej bocznicy **obowiązani są** posiadać kwalifikacje określone w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych*.

Dotyczy to pracowników przewoźników kolejowych oraz pracowników firm zewnętrznych wykonujących prace na terenie bocznicy.

Pracownikami związanymi z pracą transportu kolejowego na bocznicy są:

- Kierownik zmianowy bocznicy, odpowiadający za właściwą organizację podstawiania i zabierania wagonów oraz za przekazywanie drużynie manewrowej informacji o przewidywanym planie pracy manewrowej.
- pracownicy firmy ochrony obiektu odpowiedzialni m.in. za właściwą i terminową obsługę bramy wjazdowej na bocznice.

Drużyna trakcyjna i drużyna manewrowa.

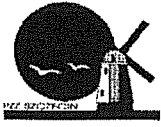
Podczas obsługi bocznicy pracownikami bezpośrednio związanymi z prowadzeniem ruchu kolejowego i prowadzeniem pojazdów kolejowych są: maszynista lokomotywy manewrowej, ustawiacz oraz manewrowy.

Zapewnienie właściwych kwalifikacji i przygotowania zawodowego pracownikom drużyny trakcyjnej i manewrowej należy do obowiązków przewoźnika kolejowego.

Pracownicy diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej bocznicy.

Toromistrz oraz automatyk powinni spełniać warunki określone w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych*.

Diagnosta ds. nawierzchni i podtorza oraz diagnosta ds. automatyki powinni posiadać wymagane uprawnienia budowlane w specjalnościach: linie, węzły i stacje kolejowe oraz urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, określone w *rozporządzeniu Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 29 kwietnia 2019 r. w sprawie przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie*.



## XI. BEZPIECZEŃSTWO

### 1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego

#### 1.1. Zasady obowiązujące w czasie wykonywania pracy manewrowej

Warunki zachowania bezpieczeństwa przez wykonujące na bocznicę pracę manewrową drużyny manewrową i trakcyjną, określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

Przed rozpoczęciem pracy manewrowej ustawiacz powinien:

- zapoznać maszynistę z planem pracy manewrowej,
- sprawdzić stan techniczny wagonów,
- sprawdzić czy wagony stoją w ukresach i czy są zabezpieczone przed zbiegnięciem,
- upewnić się czy napędy i zwrotnice rozjazdów działają prawidłowo i czy zwrotnice są właściwie nastawione.

Przed podaniem sygnału do jazdy manewrowej ustawiacz zobowiązany jest upewnić się, że pod wagonami nie ma płozów hamulcowych lub czy nie leżą tam inne przedmioty zagrażające bezpieczeństwu ruchu.

Jazda manewrowa obok miejsc, gdzie zatrudnieni są ludzie, musi odbywać się z szczególną ostrożnością. Przed zamierzonym dojazdem do kolejowego frontu przeładunkowego, ustawiacz powinien porozumieć się z dokonującym nadania lub odbioru składu manewrowego kierownikiem zmianowym bocznicę i powiadomić go o zamierzonej pracy manewrowej, a ten z kolei powinien uprzedzić osoby zatrudnione przy czynnościach ekspedycyjnych lub innych oraz zarządzić przerwanie wykonywanej pracy. Należy przy tym uważać, żeby żaden z pracowników w czasie podstawiania taboru na kolejowy front ładunkowy itp. nie znalazł się między wagonem a ładunkiem, słupem itp.

Przed dojechaniem lokomotywy do wagonów, przy których prowadzone są czynności rozładunkowe lub załadunkowe ustawiacz powinien:

- upewnić się, że przerwano wykonywanie prac ładunkowych,
- upewnić się, że ładunek w wagonach zabezpieczono przed przesunięciem,
- upewnić się, że pracownicy opuścili wagony, odsunęli od nich na bezpieczną odległość urządzenia ładunkowe oraz zabezpieczyli drzwi wagonów, sprawdzić, czy składowany na poboczu toru ładunek znajduje się poza skrajnią ładunkową wagonów i nie zagraża osunięciem w kierunku toru.

Dopiero po stwierdzeniu, że pracownikom oraz składowi manewrowemu nie grozi niebezpieczeństwo, może nastąpić obsługa frontu ładunkowego.

Pracownik drużyny manewrowej jadący na stopniu przetaczanego wagonu powinien być zwrócony twarzą do kierunku jazdy oraz trzymać się ręką za uchwyt wagonu.

W czasie gdy tabor znajduje się w ruchu **zabrania się**:

- wychylać się poza skrajnię taboru,



- przebywać na pochwach zderzakowych, sprzęgach, stopniach strzemiączkowych, drabinach, na stopniach bez uchwytu lub z uchwytem uszkodzonym albo umocowanym wyłącznie dla drzwi rozsuwanych,
- przebywać na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że uniemożliwiają one znajdowanie się pracownika w skrajni taboru,
- przebywać na stopniach taboru od strony wysokich ramp i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,
- przebywać na stopniach wejściowych do lokomotywy,
- przebywać na zderzakach wagonów, sprzęgach wagonów, ładunkach na wagonach, dachach wagonów krytych.

### **Zabrania się zeskakiwania z lub wskakiwania na tabor będący w ruchu!**

Przy wykonywaniu manewrów, przy których wagony są pchane, muszą one być sprzęgnięte ze sobą oraz z lokomotywą i połączone przewodem hamulca zespolonego.

Szybkość przetaczania taboru po torach bocznicy nie powinna przekroczyć 15 km/h.

Jeżeli pracownik wykonujący manewry nie może zająć miejsca na stopniu pierwszego wagonu i musi iść obok przetaczanego składu, szybkość jazdy manewrowej należy ograniczyć do **3 km/h**.

Na stopniu pierwszego (czołowego) wagonu, przy czołowej ścianie, powinien znajdować się manewrowy (lub ustawiacz, jeżeli wykonuje pracę bez manewrowego), względnie musi on poprzedzać pchany skład idąc przed składem w kierunku jazdy po poboczu toru, od strony stanowiska maszynisty, a na łuku po wewnętrznej stronie łuku – szybkość jazdy manewrowej należy ograniczyć do **3 km/h**.

Podczas przejazdu taboru przez bramę drużynie manewrowej **nie wolno** stać w prześwicie bramy.

Maszyniście lokomotywy **nie wolno** wychylać się poza skrajnię taboru.

Przed uruchomieniem taboru zabieranego z bocznicy ustawiacz obowiązany jest sprawdzić czy: drzwi wagonów są zamknięte, a z wagonów nie wystają jakieś przedmioty. Następnie zdjąć z szyn płozy hamulcowe zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem, odkręcić hamulce wagonowe i podać sygnał do jazdy manewrowej.

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

#### **1.2. Zasady obowiązujące w czasie wykonywania czynności ładunkowych**

Każdy pracownik bocznicy, znajdując się na terenie bocznicy i wykonując swoje obowiązki powinien dbać o własne bezpieczeństwo oraz, w miarę możliwości, zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie.

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

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



Pracownikom boczniczy **zabrania się**:

- chodzenia po torze, o ile nie wymagają tego ich obowiązki,
- przechodzenia pod wagonami lub po ich zderzakach,
- przechodzenia przez tor bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za jadącym taborem,
- wchodzenia w skrajnię wagonów będących w ruchu,
- przechodzenia przez tor obok stojącego na nim taboru, jeżeli odległość jest mniejsza niż 10 m,
- przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 m,
- wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
- jazdy na taborze podczas manewrów na torze boczniczy,
- chodzenia po materiałach złożonych na międzytorzach lub pozostawionych po dokonywanych robotach,
- chodzenia w rejonie toru bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
- chodzenia w rejonie toru w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.

Nie wolno wykonywać manewrów podczas trwających czynności rozładunkowych. Przed zamierzonym dojazdem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym dokonywane są czynności rozładunkowe ustawiacz powinien:

- zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ekspedycyjnych i zabezpieczenia ładunku znajdującego się w wagonie,
- zażądać zabezpieczenia sprzętu rozładunkowego,
- sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów czy innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykołnienie taboru.

Podczas wykonywania pracy manewrowej pracowników przewoźnika kolejowego oraz pracowników boczniczy obowiązują postanowienia *rozporządzenia Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia* z dnia 16 lipca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze kolei w zakładach pracy oraz postanowienia wewnętrznych regulacji określające przepisy BHP.

### 1.3. Urządzenia multimedialne niezwiązane z prowadzeniem ruchu kolejowego.

Podczas pracy manewrowej tak pracownikom przewoźnika kolejowego, jak i pracownikom boczniczy, **zabrania się** korzystania z urządzeń multimedialnych niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, utrudniających prawidłowy odbiór nadawanych sygnałów akustycznych i komunikatów głosowych.

## 2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

Za stan boczniczy gwarantujący normalną pracę w okresie pogotowia zimowego odpowiedzialna jest firma zewnętrzna, do obowiązków której należy bieżące utrzymanie urządzeń w stanie gwarantującym sprawne działanie zwrotnic, odśnieżanie rozjazdów, torów oraz posypywanie piaskiem przejść i międzytorzy.

Dostosowania urządzeń i wyposażenia do warunków zimowych należy dokonać z odpowiednim



wyprzedzeniem, kończąc prace do dnia 15 listopada danego roku.

Działania związane z zapewnieniem sprawności kolei w zimie prowadzi się:

- na bocznicach, na podstawie szczegółowych zasad określonych poniżej,
- na drogach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. w oparciu o postanowienia *Ir-17* „Instrukcji o zapewnieniu sprawności kolei w zimie”.

Strony ponoszą odpowiedzialność za zapewnienie w warunkach zimowych sprawności techniczno-eksploatacyjnej infrastruktury kolejowej w granicach swojego działania.

Pracę manewrową w złych warunkach atmosferycznych zimowych należy wykonywać ze szczególną ostrożnością, ograniczając szybkość jazd manewrowych do **3 km/h**.

Przed przystąpieniem do pracy manewrowej w czasie występowania trudności zimowych, pracownicy drużyny manewrowej, oprócz wykonywania normalnych czynności, powinni upewnić się czy:

- śliskie miejsca zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo przy manewrach oraz czy nie ma innych przeszkód do bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
- manewry mogą być wykonywane bezpiecznie,
- sygnały na urządzeniach oraz wskaźniki i tablice są widoczne i czytelne,
- planowane manewry nie będą przeszkadzały w usuwaniu śniegu i lodu.

Kierownikiem akcji zima jest kierownik zmianowy bocznic, ściśle współpracujący z pracownikiem wyznaczonym przez firmę utrzymującą bocznicę, który dopilnowuje, aby w tym okresie przygotowane zostały:

- piasek do posypywania dróg w rejonie manewrowym bocznic,
- sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamrznąć<sup>4)</sup>,
- łopaty, miotły, szczotki, skrobaczki i drągi,
- odzież zimowa ochronna i robocza.

Wymienione zasoby powinny być spisane i utrzymane w ciągłej gotowości do użycia oraz znajdować w wyznaczonym miejscu, a piasek do posypywania poboczy torów należy zmagazynować w najdogodniejszych do tego miejscach.

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

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

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

### 3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury

W przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych i szczególnie trudnych warunków w obrębie części dróg kolejowych przylegających do punktu styku Strona, która powzięła informację, powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.

<sup>4)</sup> Nie wolno posypywać solą elementów metalowych.



Koordynację działań w zakresie prowadzonej akcji zimowej sprawują:

- ze strony użytkownika boczniczy – Dyrektor – ☎ 511 414 503
- ze strony PKP PLK S.A.:  
Naczelnika Sekcji Eksploatacji w Szczecinie – ☎ 91 471 55 45  
Dyżurnego ruchu dysponującego stacji PKP Szczecin PC – ☎ 91 471 31 03;
- ze strony PKP Cargo S.A. Zachodni Zakład Spółki w Poznaniu:  
Naczelnika Sekcji Przewozów i Eksploatacji PKP Cargo Szczecin Port Centralny – ☎ 91 471 43 10.

W przypadku wystąpienia utrudnień eksploatacyjnych spowodowanych warunkami atmosferycznymi Strona mogą zarządzić wprowadzenie niezbędnych zmian organizacji ruchu i ograniczeń w udostępnianiu infrastruktury kolejowej. Strona, która zarządziła zmiany powiadamia o tym niezwłocznie drugą Stronę.

#### 4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu

Zasady powoływania oraz pracy komisji kolejowej użytkownika boczniczy określają postanowienia *Instrukcji o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na boczniczy kolejowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich „PZZ” S.A.*

Inspektor UTK nadzorujący pracę komisji dochodzeniowej dla woj. Zachodniopomorskiego i lubuskiego – ☎ 601 303 701.

Dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu na drogach kolejowych przylegających do punktu styku, komisję kolejową powołuje Strona właściwa dla miejsca zdarzenia. W przypadku wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na drogach kolejowych przylegających do punktu styku zarządzanych przez PKP PLK S.A. oraz dla ustalenia przyczyn poważnego wypadku, wypadku i incydentu, który miał miejsce w punkcie styku, komisję kolejową powołuje PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie.

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

W sprawie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na drogach kolejowych przylegających do punktu styku zarządzanych przez PKP PLK S.A., komisja kolejowa działa i prowadzi dokumentację zgodnie z postanowieniami *Ir-8 „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym”*, obowiązującej na drogach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.

W razie zaistnienia na torach boczniczy wypadku, w rozumieniu *art. 4 pkt 45-47 ustawy o transporcie kolejowym*, pracownik kolejowy (maszynista lokomotywy manewrowej, ustawiacz, manewrowy) przewoźnika kolejowego **obowiązany jest** osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, **niezwłocznie**, używając wszelkich dostępnych środków **powiadomić o zdarzeniu**:

- Osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,



- Kierownika zmianowego boczniczy – ☎ 503 796 131
- Dyżurnego dysponującego stacji PKP Szczecin SPC – ☎ 91 471 31 03,
- Dyspozytora PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie – ☎ 91 471 33 63.

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

Zgłaszając wypadek należy podać: miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

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

Po otrzymaniu zgłoszenia użytkownik boczniczy **niewłócznie** powiadamia: Centrum Powiadomienia Ratunkowego lub Jednostkę Ochrony Przeciwpożarowej albo Policję oraz Dyżurnego dysponującego stacji PKP Szczecin PC – ☎ 91 471 31 03.

Użytkownik boczniczy lub wyznaczony przez niego pracownik **obowiązany jest** powiadomić o zdarzeniu:

- Przewodniczącego Komisji Kolejowej użytkownika boczniczy kolejowej – ☎ 696 453 747,
- Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych: – ☎ 22 630 14 33,  
– ☎ 22 630 14 39,  
[pkbwk@mswia.gov.pl](mailto:pkbwk@mswia.gov.pl),
- Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Szczecinie – ☎ 601 303 701,  
[zdarzenia@utk.gov.pl](mailto:zdarzenia@utk.gov.pl)

a treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z Przewodniczącym Komisji Kolejowej.

Zawiadomienie przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia: pocztą elektroniczną, SMS, telegraficznie lub listownie (priorytetem, za zwrotnym potwierdzeniem odbioru).

#### **Zatajenie wypadku lub usiłowanie zatajenia jest zabronione.**

Tryb wyjaśniania przyczyn zdarzeń kolejowych oraz określania ich skutków finansowych oraz sposób prowadzenia związanej z tym dokumentacji określają postanowienia Instrukcja o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na boczniczy kolejowej Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich „PZZ” S.A.

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

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

Strony zobowiązują się do udzielania pomocy w zakresie usuwania skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz sytuacji nadzwyczajnych występujących w obrębie dróg kolejowych przylegających do punktu styku w miarę posiadanych możliwości technicznych.



Zasady wzajemnych rozliczeń.

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

## 5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo

### 5.1. Wypadki przy pracy

Telefoniczne numery alarmowe,

Numery alarmowe służb ratowniczych kraju są dostępne bezpłatnie:

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

**997 – Policja,**

**998 – Państwowa Straż Pożarna,**

**999 – Pogotowie Ratunkowe.**

W razie wypadków przy pracy należy postępować zgodnie z postanowieniami *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 lipca 1998 r. w sprawie ustalania okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy oraz sposobu ich dokumentowania*, a także zakresu informacji zamieszczanych w rejestrze wypadku przy pracy.

O każdym wypadku śmiertelnym, ciężkim lub zbiorowym należy powiadomić:

- Dyżurnego Komendy Miejskiej Policji w Szczecinie – ☎ 47 78 29 511,
- Sekretariat Komendanta Powiatowego Policji w Szczecinie – ☎ 47 78 29 505,  
– 📠 47 78 29 508;
- Prokuraturę Rejonową w Szczecinie – ☎ 91 578 56 80, 📠 91 578 56 86;
- Okręgowego Inspektora Pracy w Szczecinie – ☎ 91 431 19 30,  
[kancelaria@szczecin.pip.gov.pl](mailto:kancelaria@szczecin.pip.gov.pl).
- Zakładowego Inspektora BHP PZZ S.A. w Szczecinie.

Pracownik PZZ S.A. w Szczecinie powiadamiając zainteresowanych o wypadku powinien podać: miejsce wypadku, rodzaj wypadku, skutki wypadku oraz ewentualną przyczynę.

Regulamin BHP oraz poszczególne wyciągi z tego regulaminu przechowywane są w biurze Zakładowego Inspektora PZZ S.A. w Szczecinie.

### 5.2. Zagrożenia przejezdności lub stabilności torów

Zagrożenia przejezdności torów mogą wystąpić w przypadku:

- wykolejenia taboru kolejowego na torze łączącym rozjazdy nr 747 i nr 1
- zdarzeniach na wewnętrznym przejeździe kolejowo-drogowym,
- rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów, zwłaszcza rozjazdu nr 747.

Z uwagi na położenie torów bocznic na pochyłościach (do 8,7‰) zagrożenia stabilności torów mogą wystąpić w przypadku podmycia torów w wyniku silnych, długotrwałych opadów deszczu.

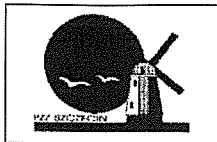




## 5.2. Wstrzymywanie ruchu kolejowego

Wstrzymanie ruchu kolejowego na boczniczy może mieć miejsce w przypadku:

- rozprucia lub uszkodzenia rozjazdów (zwłaszcza rozjazdu nr 747) albo wykolejenia taboru kolejowego w trakcie pracy manewrowej na terenie boczniczy i lub – ruch kolejowy wstrzymuje ustawiacz,
- wykolejenia lub uszkodzenia w trakcie czynności ekspedycyjnych wagonów, znajdujących się na torze łączącym rozjazdy nr 747 z rozjazdami 1, 2 i 3 w stopniu uniemożliwiającym ich przemieszczanie – ruch kolejowy na wniosek kierownika zmianowego boczniczy wstrzymuje dyżurny ruchu dysponujący stacją PKP Szczecin Port Centralny.
- prac torowych na boczniczy – kierownik robót.



## XII. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI

### 1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy

Jednostkami organizacyjnymi wyznaczonymi do współpracy są:

- Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” S.A. w Szczecinie.
- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie,
- PKP CARGO S.A. Zachodni Zakład Spółki w Poznaniu oraz inni certyfikowani przewoźnicy kolejowi, obsługujący bocznice na podstawie umów zawartych z użytkownikiem bocznic,
- Firma, aktualnie utrzymująca infrastrukturę kolejową bocznic na podstawie umowy zawartej z użytkownikiem bocznic.

### 2. Tryb rozstrzygnięcia sporów z zarządcami infrastruktury stycznej

Spory dotyczące zarządców infrastruktury stycznej rozstrzygane będą w drodze negocjacji.

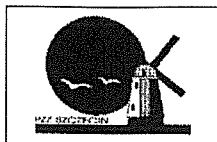
W przypadku braku porozumienia w sprawach spornych, po wyczerpaniu możliwości negocjacji, sprawa może być skierowana na drogę postępowania przed Sądem właściwym miejscowo dla PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych i Szczecińskich Zakładów Zbożowo-Młynarskich „PZZ” S.A. w Szczecinie.

### 3. Wykaz adresów i numery telefonów

Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” S.A. ul. Basenowo 15-17, 70-666 Szczecin  
– ☎ 797 325 933, ✉ [sekretariat@pzz-szczecin.com.pl](mailto:sekretariat@pzz-szczecin.com.pl)

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie, ul. Korzeniowskiego 1; 70-211 Szczecin  
– ☎ 91 471 58 87, ✉ 91 471 54 09;

PKP CARGO S.A. Zachodni Zakład Spółki w Poznaniu, ul. Kolejowa 1 1; 70-612 Poznań  
– ☎ 61 634 23 09, ✉ [sekretariat.zachodni@pdp-cargo.eu](mailto:sekretariat.zachodni@pdp-cargo.eu).



### XIII. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Postanowienia Regulaminu, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, podlegają obowiązkowemu uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

Regulamin wchodzi w życie z dniem jego zatwierdzeniu przez użytkownika boczniczy.

#### 1. Rozdzielnik Regulaminu

Regulamin wykonano w siedmiu (6) jednobrzmiących egzemplarzach, które po uzgodnieniu i zatwierdzeniu otrzymują:

- Szczecińskie Zakłady Zbożowo-Młynarskie „PZZ” S.A. – egz. nr 1 i 2,
- PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie – egz. nr 3 i 4,
- Urząd Transportu Kolejowego<sup>5)</sup> – egz. nr 5
- Rezerwa – egz. nr 6.

#### 2. Sposób udostępniania Regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej

Każdy pracownik związany z transportem kolejowym na boczniczy **obowiązany jest** zapoznać się z treścią Regulaminu, potwierdzając przyjęcie jego postanowień do wiadomości i stosowania swoim podpisem na załączonym do regulaminu wykazie.

#### 3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści Regulaminu

Wszelkie zmiany i uzupełnienia Regulaminu należy odnotować w „Skorowidzu zmian i uzupełnień treści regulaminu”, wykonać w 6 egzemplarzach i przekazać podmiotom wymienionym w powyższym rozdzielniku.

Zmiany, aktualizacje i uzupełnienia Regulaminu mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają obowiązkowemu uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Szczecinie.

Postanowienia Regulaminu oraz wszelkie zmiany, aktualizacje i uzupełnienia podlegają obowiązkowemu przyjęciu (za podpisem) do wiadomości i stosowania przez pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy.

#### 4. Osoba odpowiedzialna za aktualność Regulaminu

Za poprawność zapisów, bieżącą kontrolę zawartości oraz przygotowanie i wprowadzanie zmian do Regulaminu w przypadku zmiany stanu prawnego lub faktycznego odpowiada wyznaczony decyzją Prezesa PZZ S.A. w Szczecinie pracownik Spółki.

Do obowiązków tego pracownika należy również przekazanie wprowadzonych zmian, aktualizacji i uzupełnień Regulaminu ujętym w rozdzielniku (pkt 1) zainteresowanym.

<sup>5)</sup> Egzemplarz dołączany obowiązkowo do wniosku o wydanie świadectwa bezpieczeństwa użytkownika boczniczy kolejowej.





## **XV. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU**

**1. Plan schematyczny bocznicy kolejowej**

**2. Plan schematyczny urządzeń sterowania i zabezpieczenia ruchem kolejowym bocznicy**

