

„AMK KOKS „ Sp. z o.o.
41-905 Bytom
ul. Konstytucji 74

R E G U L A M I N

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

„AMK KOKS „ Sp. z o.o.

Katowice 2016r.

Do użytku wewnętrznego egz. Nr.....

„AMK KOKS „ Sp. z o.o.
41-905 Bytom
ul. Konstytucji 74

R E G U L A M I N

PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

„AMK KOKS „ Sp. z o.o.

Uzgodniono :

Zatwierdził :

Opracowanie Regulaminu:

Przedsiębiorstwo Wielobranżowe
„TECHMAX” Sp. z o.o.
44 – 100 Gliwice ul. Pszczyńska 206
NIP 6312411348, REGON 278222647

SPIS TREŚCI

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.....	5
1.2. Podstawa prawna eksploatacji bocznicy.....	6
1.3. Zakres obowiązywania regulaminu.....	6
1.4. Użytkownik bocznicy kolejowej.....	6
1.5. Współużytkownicy bocznicy kolejowej.....	7
1.6. Przeznaczenie bocznicy kolejowej	7
1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa UTK.....	7

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicą jest połączona.....	8
2.2. Okręgi nastawcze i ich obsada.....	8
2.3. Lokalizacja punktów zdawczo – odbiorczych.....	8
2.4. Tory bocznicowe – numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna oraz ich pojemność.....	8
2.5. Pochylenia podłużne torów bocznicowych.....	10
2.6. Promienie łuków.....	11
2.7. Rodzaje i typy rozjazdów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach , sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów.....	11
2.8. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich przestawiania.....	12
2.9. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.....	12
2.10. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.....	13
2.11. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	13
2.12. Przejazdy kolejowe i przejścia w poziomie szyn.....	13
2.13. Oświetlenie bocznicy kolejowej	14
2.14. Punkty ładunkowe.....	14
2.15. Magazyny, rampy i place składowe.....	15
2.16. Urządzenia ładunkowe.....	15
2.17. Wagi wagonowe.....	15
2.18. Bramy kolejowe.....	15
2.19. Skrajnia budowli i taboru	15
2.20. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.....	16
2.21. Sygnały zamknięcia toru, tarcze manewrowe, wskaźniki i tablice.....	17
2.22. Urządzenia i środki trakcyjne.....	18
2.23. Tabor kolejowy własny	18
2.24. Środki łączności	19

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ , A TORAMI PKP PLK S.A. STACJI BYTOM BOBREK.....

19

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	20
4.2. Liczba obsług bocznicy i czas ich wykonywania.....	20
4.3. Zasady postępowania podczas obsługi bocznicy przez przewoźników kolejowych	20
4.4. Postępowanie z ładunkami o przekroczonej skrajni.....	22
4.5. Dopuszczalny nacisk osi na szynę	22
4.6. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.....	22
4.7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej.....	22
4.8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach PKP PLK S.A. stacji Bytom Bobrek.....	23

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

5.1. Podział bocznicy na rejony manewrowe.....	23
5.2. Maksymalna prędkość jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej.....	23
5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	24
5.4. Usytuowanie lokomotywy w składzie manewrowym	24
5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.....	24
5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.....	25
5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.....	25
5.8. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	26
5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych.....	26
5.10. Przemieszczanie taboru kolejowego podciągarką wagonów.....	26
5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.....	27
5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.....	27
5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.....	28

6. ORGANIZACJA WYKONANIA PRACY MANEROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.....	30
6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.....	30
6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy	31
6.4. Załadunek samochodów na torach 60, 62, 64.....	35
6.5. Ważenie wagonów.....	36
6.6. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	36
6.7. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.....	36

7. ORGANIZACJA PUNKTU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów na torach zdawczo – odbiorczych	37
7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punktach zdawczo – odbiorczych.....	38

8. PRZEWOZY KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	38
9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIEM OBIEKTÓW I URZADZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY , PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO.....	39
10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.....	40
11. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.....	41
12. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	
12.1. Obowiązki kierownika manewrów.....	42
12.2. Obowiązki manewrowego.....	43
12.3. Obowiązki maszynisty lokomotywy manewrowej.....	44
12.4. Obowiązki operatora(manewrowego podciągarki wagonów	45
12.5. Obowiązki pracownika utrzymującego urządzenia srk.....	46
12.6. Obowiązki toromistrza.....	46
13. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKÓW Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM , POMOC LEKARSKA I SANITARNA, OCHRONA P.POŻ.	
13.1. Postępowanie w razie wypadku.....	47
13.2. Pomoc lekarska i sanitarna.....	48
13.3. Ochrona przeciwpożarowa.....	48
14. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZADCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ KOLEJOWĄ.....	49
15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	
15.1. Rozdzielnik regulaminu	49
15.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień.....	50
15.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.....	50
16. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU	51
17. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEN TREŚCI REGULAMINU.....	52

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

Regulamin pracy boczniczy kolejowej został opracowany na podstawie:

- Obwieszczenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polski z dnia 21 lipca 2015r w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2015r. poz. 1279);
- Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. (Dz. Urz. M.I. z dnia 26 lutego 2010r.);
- Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. nr 89, poz.593 z późn. zmian.);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015r. poz. 1744);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015r. poz. 46);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe. (Dz. U. Nr 212, poz.2152 z późn. zm.);
- Obwieszczenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 stycznia 2015 roku w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. (tekst jednolity: Dz. U. z 2015r., poz. 360);
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (DZ. U. Nr 151, poz. 987 z 1998r.) wraz z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 07czerwca 2006r. w sprawie rodzaju i warunków rzeczy mogących powodować trudności transportowe przy przewozie koleją (Dz. U. Nr 108, poz. 746 z 2006r.);
- Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011r. o przewozie towarów niebezpiecznych Dz.U. z 2011r. nr227poz.1367 ze zmian.;
- Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz.U. z 2007r. Nr 9 poz. 63 z późn. zmian.);

- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2014r. poz 788) ;

Celem opracowania regulaminu jest:

- określenie zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego z stacji PKP PLK S.A. Bytom – Bobrek na bocznicy kolejową „AMK KOKS” Sp. z o.o. i odwrotnie;
- określenie zasad i wymagań dla bezpiecznego wykonywania pracy manewrowej na bocznicy z uwzględnieniem obostrzeń techniczno – ruchowych wynikających z warunków miejscowych i postanowień przepisów wewnętrznych;
- zapewnienie bezpieczeństwa dla osób nie związanych bezpośrednio z wykonywaniem pracy manewrowej;
- ustalenie sposobu postępowania w czasie zaistnienia wypadków z ludźmi i taborem;
- uregulowanie innych spraw związanych z eksploatacją bocznicy, wynikających z warunków miejscowych i postanowień przepisów wewnętrznych.

1.2. Podstawa prawna eksploatacji bocznicy

Bocznica kolejowa „AMK KOKS” Sp. z o.o. eksploatowana jest na podstawie Świadectwa Bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego .

1.3. Zakres obowiązywania regulaminu

1. Regulamin pracy bocznicy kolejowej obowiązuje od dnia jego zatwierdzenia przez użytkownika bocznicy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. i w swym zakresie obejmuje zagadnienia techniczno – ruchowe, ogólnie eksploatacyjne, bezpieczeństwa ruchu kolejowego, utrzymania torów i urządzeń, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz inne wynikające z warunków miejscowych i postanowień przepisów wewnętrznych.
2. Postanowienia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej obowiązują:
 - pracowników bocznicy kolejowej, których praca związana jest z ruchem kolejowym,
 - przewoźników kolejowych dokonujących obsługi bocznicy kolejowej,
 - pracowników innych podmiotów gospodarczych utrzymujących bocznicy kolejową,
 - innych pracowników wykonujących czynności na bocznicy kolejowej.

1.4. Użytkownik bocznicy kolejowej

1.5. Współużytkownicy bocznicy

1. BIREX Firma Handlowo-Uslugowa 63-200 Jarocin, ul T. Kościuszki 16.
2. SNL S.C.
41-807 Zabrze, ul Leśna 79.

1.6. Przeznaczenie bocznicy kolejowej

1. Przyjmowanie z sieci kolejowej PKP PLK S.A. wszystkich rodzajów i serii wagonów próżnych i ładunkowych;
2. Rozrząd i grupowanie wagonów oraz ich podstawianie na poszczególne punkty ładunkowe środkami trakcyjnymi;
3. Rozładunek i załadunek wagonów na punktach ładunkowych;
4. Ważenie wagonów,
5. Zestawianie grup wagonów i przygotowanie ich do przekazania przewoźnikom kolejowym na torach zdawczo – odbiorczych;
6. Przemieszczanie wagonów urządzeniami technicznymi w punktach ładunkowych.

1.7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa UTK

Na bocznicy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o., obowiązują przepisy wewnętrzne zatwierdzone przez Prezesa UTK w zakresie zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, jej eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych oraz infrastruktury kolejowej bocznicy :

Lp	Nazwa przepisu
1.	Instrukcja dla maszynisty spalinowego pojazdu trakcyjnego.
2.	Instrukcja obsługi i utrzymania hamulców taboru.
3.	Instrukcja o technice pracy manewrowej i sygnalizacji.
4.	Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowe na bocznicy normalnotorowej.
5.	Instrukcja utrzymania pojazdów kolejowych na bocznicy normalnotorowej.

2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

2.1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicą jest połączona

Bocznicą „AMK KOKS” Sp. z o.o., położona jest na linii 132 PKP PLK S.A. Bytom – Wrocław Główny i odgałęzia się od rozjazdu nr 15 w km 20,270 na końcu toru nr 12 w km 20,720 stacji Bytom Bobrek.

2.2. Okręgi nastawcze i ich obsada

Bocznicą kolejową jest jednym okręgiem nastawczym obsługiwany przez uprawnionych pracowników drużyn manewrowych.

2.3. Lokalizacja punktów zdawczo – odbiorczych

1. Punkt zdawczo – odbiorczy dla toru nr 68 zlokalizowany jest na międzytorzu na wysokości ukresu rozjazdu nr 69.
2. Punkt zdawczo – odbiorczy dla torów nr 69 i 71 zlokalizowany jest na międzytorzu na wysokości ukresu rozjazdu nr 71,
3. Punkt zdawczo – odbiorczy dla toru nr 82 zlokalizowany jest na wysokości ukresu rozjazdu nr 67.

2.4. Tory bocznicowe – numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna oraz ich pojemność

Tory bocznicowe „AMK KOKS” Sp. z o.o. stanowią jeden układ torowy.

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność wagonów 4-osioowych
			od	do	[m]	od	do	[m]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	33	Ładunkowy	k.r. Nr 64	koziół op.	78,50	U rozj. Nr 64	Z1	40,00	2
2	60	Komunikacyjny-Ładunkowy	k.r. Nr 61	k.r. Nr 92	746,00	U rozj. Nr 61	U rozj. Nr 76	545,00	16
3	61	Odstawczy	k.r. Nr 62	k.r. Nr 74	477,00	U rozj. Nr 62	U rozj. Nr 74	245,00	16

4	62	Ładunkowy	k.r. Nr 75	koziół op.	324,50	U rozj. Nr 75	Z1	269,00	26
5	63	Ochronny	k.r. Nr 63	k.r. Nr 72	253,00	U rozj. Nr 63	U rozj. Nr 72	176,00	10
6	64	Wyładunek węgla	k.r. Nr 64	k.r. Nr 75	425,50	U rozj. Nr 64	U rozj. Nr 75	325,00	32
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7	65	Przejazdowowyciągowy	k.r. Nr 66	koziół op.	442,00	U rozj. Nr 66	Z1	320,00	----
8	67	Odstawczy	k.r. Nr 69	k.r. Nr 88	437,00	U rozj. Nr 79	U rozj. Nr 88	254,00	19
9	68	Zdawczo-odbiorczy	k.r. Nr 68	k.r. Nr 92	550,70	U rozj. Nr 69	U rozj. Nr 89	406,00	25
10	69	Zdawczo-odbiorczy	k.r. Nr 71	k.r. Nr 91	438,50	U rozj. Nr 71	U rozj. Nr 91	366,00	23
11	71	Odbiorczy	p.r. Nr 90	p.r. Nr 70	425,00	U rozj. Nr 71	U rozj. Nr 90	320,00	20
12	72	Wagowy	k.r. Nr 101	k.r. Nr 67	928,60	U rozj. Nr 70	p. rozj. Nr 90	350,00	17
13	82	Zdawczy	k.r. Nr 67	koziół op.	1200,00	U rozj. Nr 67	U rozj. Nr 101	600,00	40
14	99	Postojowy lokomotyw	k.r. Nr 124	koziół op.	74,00	U rozj. Nr 124	Z1	46,00	-----
15	104	Postojowy lokomotyw	p.r. Nr 124	koziół op.	135,00	p.r. Nr 124	brama lok.	64,00	----
16	105	Postojowy lokomotyw	k.r. Nr 105	koziół op.	340,00	U rozj. Nr 121	brama lok.	104,00	-----
17	127	Wyłączony	p.r. Nr 103	koziół op.	215,0	U rozj. Nr 103	Z1	175,00	-----
18	129	Wyłączony	k.r. Nr 102	koziół op.	235,00	U rozj. Nr 102	Z1	180,00	-----

p.r. – początek rozjazdu, styk przed iglicowy
k.r. – koniec rozjazdu, styk za krzyżownicą U rozj. – ukres rozjazdu k.
op. – koziół oporowy
Z1 – miejsce ustawienia wskaźnika „Z1”

Uwaga :

Normalna pojemność bocznic wynosi 122 wagonów czteroosiowych.

2.5. Pochylenia podłużne torów bocznicowych

Zestawienie pochyłeń podłużnych torów w kierunku od początku bocznic do kozła oporowego toru nr 82.

Numer toru	Wielkość pochylenia w ‰	Długość pochylenia w mb	Wzniesienie lub spadek	Uwagi
1	2	3	4	5
33	1,8 ‰	55 m	wzniesienie	od ukr. rozj. nr 64 do kozła oporowego
60	0,0 ‰	200 m	równia	od ukr. rozj. nr 61 do pochylnika
	4,9 ‰	83 m	wzniesienie	od pochylnika do pochylnika od
	1,2 ‰	280 m	spadek	pochylnika do pochylnika od
	5,5 ‰	60 m	spadek	pochylnika do pochylnika od
61	7,1 ‰	90 m	spadek	pochylnika do ukr. rozj. nr 89
	3,8 ‰	100 m	spadek	od ukr. rozj. nr 62 do pochylnika
	0,0 ‰	200 m	równia	od pochylnika do pochylnika od
62	4,9 ‰	83 m	wzniesienie	pochylnika do ukr. rozj. 74
	0,0 ‰	269 m	równia	od Z1 do do pochylnika od
63	4,9 ‰	83 m	wzniesienie	pochylnika doukr. rozj. 76
	4,5 ‰	65 m	wzniesienie	od ukr. rozj. nr 63 do pochylnika
	0,0 ‰	80 m	równia	od pochylnika do pochylnika od
64	8,8 ‰	102 m	wzniesienie	pochylnika do ukr. rozj. nr 72
	1,0 ‰	130 m	spadek	od ukr. rozj. nr 60 do pochylnika
	0,0 ‰	45 m	spadek	od pochylnika do pochylnika od
	1,0 ‰	30 m	wzniesienie	pochylnika do pochylnika od
	1,0 ‰	65 m	wzniesienie	pochylnika do pochylnika od
65	2,2 ‰	103 m	wzniesienie	pochylnika do ukr. rozj. nr 75
	4,5 ‰	65 m	spadek	od ukr. rozj. 67 do pochylnika
	3,8 ‰	143 m	spadek	od pochylnika do pochylnika
	4,8 ‰	53 m	spadek	od pochylnika do pochylnika
67	0,7 ‰	30 m	spadek	od pochylnika do Z1
	8,8 ‰	51 m	spadek	od ukr. rozj. 69 do pochylnika
	1,2 ‰	280 m	spadek	od pochylnika do pochylnika od
68	5,5 ‰	45 m	spadek	pochylnika do ukr. rozj. 88
	8,8 ‰	102 m	spadek	od ukr. rozj. nr 68 do pochylnika
	1,2 ‰	280 m	spadek	od pochylnika do pochylnika od
	5,5 ‰	45 m	spadek	pochylnika do pochylnika od
69	7,1 ‰	90 m	spadek	pochylnika do ukr. rozj. nr 92
	1,2 ‰	280 m	spadek	od ukr. rozj. nr 71 do pochylnika
	5,5 ‰	45 m	spadek	od pochylnika do pochylnika od
69	7,1 ‰	90 m	spadek	pochylnika do ukr. rozj. nr 91

71	5,8 ‰ 0,0 ‰ 1,3 ‰	45 m 40 m 247 m	spadek równia spadek	od ukr. rozj. nr 70 do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do ukr. rozj. nr 90
72	8,8 ‰ 5,8 ‰ 0,0 ‰ 1,3 ‰ 7,1 ‰ 12,8 ‰ 18,9 ‰	92 m 45 m 40 m 247 m 90 m 147 m 160 m	wzniesienie spadek równia spadek spadek spadek spadek	od ukr. rozj. nr 67 do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do ukr. rozj. nr 101
82	7,7 ‰ 14,1 ‰ 4,2 ‰ 3,6 ‰ 8,1 ‰ 3,8 ‰ 2,5 ‰	35 m 118 m 120 m 338 m 215 m 210 m 63 m	spadek spadek spadek spadek spadek spadek spadek	od ukr. rozj. nr 67 do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do pochylnika od pochylnika do Z1
99	0,0 ‰	46 m	równia	od ukr. rozj. nr 124 do Z1
104	0,0 ‰ 10,2 ‰	61 m 52 m	równia spadek	od Z1 do pochylnika od pochylnika do p. rozj. nr 124
105	0,0 ‰ 10,2 ‰	61 m 160 m	równia spadek	od Z1 do pochylnika od pochylnika do ukr. rozj. nr 102
127	10,4 ‰	150 m	wzniesienie	od ukr. rozj. nr 103 do Z1
129	10,2 ‰	160 m	wzniesienie	od ukr. rozj. nr 102 do Z1

2.6. Promienie łuków

Promienie łuków w torach boczniczy wynoszą 150 metrów i więcej.

2.7. Rodzaje i typy rozjazdów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów

Lp.	Nr rozjazdu, rodzaj i typ rozjazdu	Położenie zasadnicze kieruje na: (tor, rozjazd, k.op.)	Sposób przestawiania	Wyposażenie w latarnie /tak-nie/	Sposób oświetlenia
1	2	3	4	5	6
1	60 zwyczajny prawy S49-190-1:9	na rozjazd nr 61	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
2	61 zwyczajny lewy S49-150-1:7	na rozjazd nr 62	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
3	62 zwyczajny prawy S49-190-1:9	na rozjazd nr 63	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
4	63 zwyczajny lewy S49-190-1:9	na tor nr 65	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
5	64 zwyczajny lewy S49-150-1:7	na tor nr 64	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
6	66 zwyczajny prawy S49-190-1:9	na tor nr 65	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne

7	67 zwyczajny lewy S49-190-1:9	na rozjazd nr 68	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
8	68 zwyczajny lewy S49-190-1:9	na rozjazd nr 69	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
9	69 zwyczajny lewy S49-190-1:9	na rozjazd nr 72	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
10	70 zwyczajny lewy S49-190-1:9	na tor nr 72	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
11	71 zwyczajny lewy S49-190-1:9	na tor nr 71	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
12	72 zwyczajny prawy S49-150-1:7	na rozjazd nr 69	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
13	74 zwyczajny prawy S49-190-1:9	na rozjazd nr 72	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
14	75 zwyczajny prawy S49-150-1:7	na tor nr 64	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
15	76 zwyczajny prawy S49-150-1:7	na rozjazd nr 75	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
16	77 zwyczajny prawy S49-150-1:7	na tor nr 33	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
1	2	3	4	5	6
17	78 zwyczajny lewy S49-150-1:7	na rozjazd nr 79	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
18	79 zwyczajny prawy S49-150-1:7	na rozjazd nr 78	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
19	88 zwyczajny lewy S49-190-1:9	na tor nr 60	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
20	89 zwyczajny prawy S49-190-1:9	na rozjazd nr 88	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
21	90 zwyczajny prawy S49-190-1:9	na tor nr 72	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
22	91 zwyczajny prawy S49-190-1:9	na rozjazd nr 90	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne

23	92 zwyczajny prawy S49-190-1:9	na rozjazd nr 89	ręcznie	tak	elektryczne zewewnętrzne
24	101 zwyczajny prawy S49-190-1:9	na tor nr 82	ręcznie	tak	elektryczne zewewnętrzne
25	102 zwyczajny prawy S49-140-1:7	na tor nr 121	ręcznie	tak	elektryczne zewewnętrzne
26	103 zwyczajny prawy S49-190-1:9	na rozjazd nr 102	ręcznie	tak	elektryczne zewewnętrzne
27	105 zwyczajny lewy S49-190-1:9	na rozjazd nr 101	ręcznie	tak	elektryczne zewewnętrzne
28	121 zwyczajny lewy S42-140-1:7	na tor nr 105	ręcznie	tak	elektryczne zewewnętrzne
29	124 zwyczajny prawy S49-140-1:7	na tor nr 99	ręcznie	tak	elektryczne zewewnętrzne

2.8. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich przestawiania

Nr wykolejnicy	Położenie zasadnicze	Sposób przestawiania	Wyposażenie w latarnie /tak-nie/	Sposób oświetlenia
Wk 1	zdjęta z toru nr 60	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
Wk 2	zdjęta z toru nr 67	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
Wk 3	zdjęta z toru nr 68	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
Wk 4	zdjęta z toru nr 69	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
Wk 5	zdjęta z toru nr 71	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
Wk 6	zdjęta z toru nr 72	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne
Wk 7	zdjęta z toru nr 82	ręcznie	tak	elektryczne zewnętrzne

Wykolejnice usytuowane są od strony rozjazdów nr 88, 89, 90, 91, 101.

2.9. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic

Na boczniczy „AMK KOKS” Sp. z o.o. zwrotnice rozjazdów i wykolejnice nie są uzależnione w przebiegach.

2.10. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Zwrotnice rozjazdów i wykolejnice przyporządkowane są do jednego rejonu manewrowego obsługiwane przez drużynę manewrową bocznic „AMK KOKS” Sp. z o.o.

2.11. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

1. Na terenie bocznic stosowane są następujące urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym:
 - a) trzpieniowe zamki zwrotnicowe służące do zamykania zwrotnicy rozjazdu nr 64 i 66 w położeniu zasadniczym;
 - b) wykolejnice w położeniu zasadniczym zdjęte z toru usytuowane są na torach nr 60, 67, 68, 69, 71, 72 i 82, przystosowane do zamykania w położeniu nałożonym;
 - c) stała kształtowa tarcza manewrowa Tm1, usytuowana na początku bocznic z prawej strony toru w km 20,720.
2. Do podawania sygnałów podczas technologicznego rozładunku wagonów z węglem służą dwukomorowe sygnalizatory świetlne umieszczone na konstrukcji urządzenia rozładunkowego na torze nr 64.

2.12. Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

1. Przejazdy kolejowe niestrzeżone i przejścia dla pieszych w poziomie szyn bocznic, usytuowane są :

lp	Przejazd (przejście)		Kategoria przejazdu	Rodzaj drogi	Wyposażenie przejazdu		Czyszczenie żłobków na przejeździe
	km	przez tor			rogatki	oświetlenie	
1	0,035	60 62 64	D	zakładowa	-	elektryczne	Toromistrz bocznic
2	0,950	82	D	zakładowa	-	elektryczne	Toromistrz bocznic
3	0,810	104 105	D	zakładowa	-	elektryczne	Toromistrz bocznic

2. Przejazdy kolejowe są oznakowane krzyżami św. Andrzeja i znakami „STOP”.
3. Przejazdy posiadają nawierzchnię utwardzoną, a za ich utrzymanie odpowiedzialny jest użytkownik bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o.

2.13. Oświetlenie bocznic kolejowej

1. Istniejące elektryczne oświetlenie torów bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. pozwala na bezpieczne wykonywanie prac manewrowych przez całą dobę.
2. Włączanie i wyłączanie oświetlenia zewnętrznego bocznic sterowane jest samoczynnie czujnikami zmierzchowymi.
3. Na terenach składowisk oraz na punktach za i wyładunkowych są usytuowane punkty świetlne, których włączanie i wyłączanie sterowane jest samoczynnie czujnikami zmierzchowymi.
4. Odpowiedzialnym za prawidłowe oświetlenie torów bocznic na danej zmianie roboczej jest kierownik manewrów .
5. Najmniejsze średnie natężenie oświetlenia w luxach wg Polskiej Normy PN71/E-02034:(wyciąg):

Lp	Obiekt	Minimalne natężenie oświetlenia w Luxach	
1	Rampy towarowe o małym ruchu	20	
2	Tory: - tory główne stacji - tory wyciągowe - tory grup: przyjazdowej, kierunkowej, odjazdowej - ukresy rozjazdów w rejonie pracy manewrowej - tory postojowe - place ogólnego użytku i drogi dojazdowe - place składowe	3	
		3	
		5	
		5	
		3	
		10	
		5	
3	Punkty zdawczo-odbiorcze na bocznicach	3	
4	Rampy ogólnego użytku	20	
5	Przejścia i przejazdy przez tory w poziomie szyn - na skrzyżowaniu z drogami nieoświetlonymi	10	
6	Lokomotywnie i wagonownie:	- tory postojowe, odjazdowe i dojazdowe	5
		- tory naprawcze i rewizyjne	20
		- stanowiska obrządzania, podawania paliwa, smarów, piasku, wody itp	50
7	Bramy wjazdowe	10	

2.14. Punkty ładunkowe

Lp	Położenie punktu	Nazwa punktu
1	tor nr 60	Załadunkowy koksu - Stacja rogowa
2	tor nr 62	Załadunkowy koksu – Sortownia koksu

3	tor nr 64	Wyładunkowy węgla
4	tor nr 33	Załadunkowy smoły

2.15. Magazyny, rampy i place składowe

lp	Nazwa obiektu	Położenie obiektu	Długość frontu ładunkowego	Przeznaczenie
1	Magazyn	przy torze 33	64 m	smoła surowa
2	Plac składowy węgla	przy torze 60	50 m	węgiel
3	Plac składowy koksu	przy torze 64	110 m	koks

Bocznica nie posiada ramp kolejowych.

2.16. Urządzenia ładunkowe

1. Urządzenie do mechanicznego rozładunku (łopata mechaniczna) w torze nr 64 przeznaczone jest do rozładunku wagonów z węglem koksującym. Transport węgla ze zbiornika odbywa się przenośnikami taśmowymi.
2. Stanowisko do załadunku koksu – Stacja Rogowa usytuowane jest nad torem nr 60. Załadunek wagonów odbywa się za pośrednictwem rynien.
3. Stanowisko do załadunku koksu – Sortownia koksu usytuowane jest nad torem nr 62. Załadunek wagonów odbywa się za pośrednictwem rynien.
4. Urządzenia (nalewaki) do załadunku smoły do wagonów cystern usytuowane przy torze nr 33. Jednorazowo można załadować 2 cysterny.

2.17. Wagi wagonowe

1. W torze nr 72 usytuowana jest statyczna pomostowa waga wagonowa o długości pomostu 16 m i udźwigu 100 ton, przeznaczona jest do statycznego ważenia wagonów. Wyniki i wszelkie dane uzyskane podczas ważenia otrzymuje się w systemie informatycznym.
2. W torze nr 129 usytuowana jest statyczna pomostowa waga wagonowa o długości pomostu 16 m i udźwigu 100 ton, przeznaczona jest do statycznego ważenia wagonów.

2.18. Bramy kolejowe

Na terenie bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o., bramy kolejowe usytuowane są na torach nr 104 i 105 - bramy wjazdowe do lokomotywowni,

2.19. Skrajnia budowli i taboru

1. Na terenie bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. obowiązują skrajnie:
 - budowli odmiany A według PN - 69/K – 02057 (wysokość 4900mm, szerokość 2200mm od osi toru);

- statyczna dla taboru kolejowego odmiany A według PN - 70/K – 02056 (wysokość 4280 mm, szerokość 3150mm).

2. Bocznicą kolejowa nie posiada zabudowanych skrajników.

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

1. Nie zachowana skrajnia budowli znajduje się w miejscu :

Nr toru	Obiekt	Uwagi
60	Stacja rogowa koksu dojazd od strony rozj. nr 76 z prawej-fundamenty słupów i podciągarka linowa z lewej- słupy stacji rogowej	strona lewa i prawa - 1,30 m
63	Budynek HB1 – dojazd od strony rozj. nr 72 z prawej strony poręcz ochronne	strona prawa - 1,00 m
64	Urz. rozładunkowe węgla dojazd od strony rozj. nr 75 strona lewa - konstr. rezerw. wył. -podciągarka wagonów strona prawa- konstr. rezerw. wył.	strona lewa - 0,76 m, 1,25 m str. prawa 0,76 m
64	Urz. rozładunkowe węgla dojazd od strony rozj. nr 60 strona lewa - konstrukcja łopaty mechanicznej - kosz do czyszczenia wagonów strona prawa- słup oświetleniowy	strona lewa - 1,2 m strona prawa - 1,1 m
67/68	Słup oświetleniowy na międzytorzu	strona prawa - 1,35 m
82	dojazd od rozjazdu nr 67 strona lewa-mur oporowy wagi - skarpa	strona lewa - 1,1 m 0,8 m
99	Kanał rewizyjny strona lewa- słup dachu kanału rewizyjnego - słup domaga strona prawa- słup dachu kanału rewizyjnego	strona lewa - 1,3 m 0,7 m strona prawa- 1,3 m
104	Brama wjazdowa do lokomotywowni strona lewa- mur strona prawa- mur	strona lewa - 1,2 m strona prawa - 1,15 m
105	Brama wjazdowa do lokomotywowni strona lewa- mur strona prawa- mur	strona lewa - 1,3 m strona prawa 1,3 m

2. Nie zachowana skrajnia wysokości budowli znajduje się w miejscu:

Nr toru	Obiekt	Uwagi
33	Podest do załadunku smoły	4,90 m od gł. szyny
60	Wjazd na tor stacji rogowej załadunku koksu	3,80 m od gł. szyny
62	Wjazd na tor sortowni koksu	3,70 m od gł. szyny
64	Wjazd pod wyładowarkę węgla	4,00 m od gł. szyny

2. Miejsca występowania zawężonej skrajni w terenie oznakowane są pasami żółto – czarnymi.

2.21. Sygnały zamknięcia toru, tarcze manewrowe, wskaźniki i tablice

1. Sygnały , wskaźniki i tablice

Rodzaj sygnału, wskaźnika itp.	Miejsce usytuowania	oświetlenie
1	2	3
Sygnał Z-1	początek zasyпки kozła oporowego toru nr 65	nieoświetlony
Sygnał Z-1	początek zasyпки kozła oporowego toru nr 62	„
Sygnał Z-1	początek zasyпки kozła oporowego toru nr 82	„
Sygnał Z-1	początek zasyпки kozła oporowego toru nr 99	„
Sygnał Z-1	przed kozłem oporowym toru nr 104	„
Sygnał Z-1	przed kozłem oporowym toru nr 105	„
Sygnał Z-1	początek zasyпки kozła oporowego toru nr 127	„
Sygnał Z-1	początek zasyпки kozła oporowego toru nr 129	„
Sygnał Z-1	brama wjazdowa do lokomotywowni na torze nr 104	„
Sygnał Z-1	brama wjazdowa do lokomotywowni na torze nr 105	„
Sygnał Z-1	na latarniach wykolejnicowych przy torach nr 60, 67,68,69,71,72,82	„
Wskaźniki Wz	na latarniach zwrotnicowych	„
Wskaźniki W 17	w ukresach rozjazdów	„
Wskaźniki W 30	przed wagą wagonową toru nr 72 i 129	„
Krzyże św. Andrzeja	przed przejazdem kolejowym : przez tor nr 60,62,64 , przez tor nr 82 i przez tory nr 104 i 105.	„
Znaki drogowe „STOP”	przed przejazdem kolejowym : przez tory nr 60,62,64	„
Tablica „ Punkt zdawczo – odbiorczy”	na międzytorzu torów nr 69 i 71 na wysokości ukresu rozjazdu nr 71, obok toru nr 68 na wys. ukr rozj. 69, obok toru nr 82 na wys. ukr. rozj. 67.	„
Tablica „ granica rejonu „	przy torze nr 33,60, 62, i 64 bezpośrednio przed wydzielonym rejonem pracy podciągarki wagonów	„

Tablica lokomotywa przewoźnika „Stój”	Obok toru nr 72 bezpośrednio przed wagą wagonową	„
Sygnalizatory świetlne z światłem czerwonym i zielonym	Z obu stron na konstrukcji urządzenia mechanicznego rozładunku wagonów	„

2. Tablice informacyjne

1. Tablice informacyjne z napisem „ **punkt zdawczo – odbiorczy** ” są usytuowane na międzytorzu torów nr 68 i 69, 69 i 71 oraz przy torze nr 82.
2. Tablice oznaczające numerację torów usytuowane są na międzytorzu torów nr 60 i 61, 61 i 63, 60 i 62, 62 i 64, 33 i 64, 63 i 65, 60 i 67, 67 i 68, 68 i 69, 69 i 71, 71 i 72, 72 i 82.
3. Tablice z napisem „ **granica rejonu**” oznaczające granice wydzielonych rejonów manewrowych dla pracy podciągarek linowych są usytuowane bezpośrednio przed danym rejonem przy torach nr 60, 62 i 64.
4. Tablica z napisem **lokomotywa przewoźnika „ Stój ”** usytuowana obok toru nr 72, przed wagą wagonową .

2.22. Urządzenia i środki trakcyjne

1. Środki trakcyjne :

Bocznicą „AMK KOKS” Sp. z o.o. posiada trzy własne lokomotywy spalinowe przeznaczone do pracy manewrowej na terenie bocznicy :

Lp.	Seria i numer	Rok produkcji	Moc w KM	Długość	Szybkość maksymalna
1	401Da 479 nr boczny 8	1972	370	10,5 m	40 km/h
2	401Da 090 nr boczny 4	1973	370	10,5 m	40 km/h
3	401 Da 238 nr boczny 6	1973	370	10,5 m	40 km/h

2. Bocznicą „AMK KOKS” Sp. z o.o. posiada 4 – osiowy dźwig samojezdny typu EDK – 80/2 o numerze fabrycznym 2319. Rok produkcji 1976 udźwig 20Mg.

3. Lokomotywownia :

Lokomotywownia dwustanowiskowa, o wymiarach 20,3 m x 41,68 m usytuowana jest na końcu toru nr 104 i 105 z przeznaczeniem dla lokomotyw manewrowych. Długości torów w lokomotywowni wynoszą 40 m.

Lokomotywownia wyposażona jest w suwnicę pomostową o udźwigu 15 ton oraz w kanały rewizyjne: w torze nr 104 kanał o długości 36 m, i w torze nr 105 kanał o długości 33,5 m, służące do przeglądów, napraw i bieżącego utrzymania lokomotyw .

4. Urządzenia trakcyjne :

a) na terenie bocznicy zainstalowane są podciągarki linowe o napędzie elektrycznym. Podciągarki te służą do przemieszczania wagonów za pomocą ciągnika linowego na i z punktów ładunkowych. b) Podciągarki są usytuowane:

- podciągarka nr **1** – usytuowana przed budynkiem Sortowni koksu na międzytorzu torów nr 60 i 62, przeznaczona jest do przemieszczania wagonów próżnych pod ładunek koksu,
- podciągarka nr **2** – usytuowana obok urządzenia mechanicznego rozładunku przy torze nr 64, przeznaczona jest do przemieszczania wagonów ładownych z węglem do rozładunku.

c) podciągarki linowe obsługują uprawnieni „AMK KOKS” Sp. z o.o.

2.23. Tabor kolejowy własny

Bocznicą kolejową „AMK KOKS” Sp. z o.o. posiada 2 własne wagony czteroosiowe-kadłubowe przeznaczone do przewozów technologicznych w obrębie bocznicy.

2.24. Środki łączności

1. Bocznicą kolejową „AMK KOKS” Sp. z o.o. do pracy manewrowej w obrębie bocznicy stosuje przenośne urządzenia łączności telefonicznej.
2. Łączność telefoniczna na bocznicy realizowana jest za pomocą telefonu na lokomotywie manewrowej i telefonu noszonego przez kierownika manewrów.
3. Przewoźnik podczas wykonywania obsługi bocznicy posługuje się własnymi urządzeniami łączności radiotelefonicznej pracującymi na częstotliwości przyznanej przewoźnikowi.
4. Łączność radiotelefoniczna pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Bytom Bobrek a lokomotywą przewoźnika realizowana jest przy wykorzystaniu urządzeń pracujących na częstotliwości obowiązującej u zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.
5. Pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Bytom Bobrek a bocznicą kolejową „AMK KOKS” Sp. z o.o. stosuje się środki łączności:

a) zasadnicza łączność telefoniczna bezprzewodowa o numerach :

- Dyżurny ruchu stacji PKP PLK S.A. Bytom Bobrek tel. nr **571 336 178** ;
 - Kierownik manewrów „AMK KOKS” Sp. z o.o. tel. nr **607 976 481**. b)
- rezerwowa łączność telefoniczna bezprzewodowa ; - Ekspedycja bocznicy tel. Nr **663 739 842** .

3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ A TORAMI PKP PLK S.A. STACJI BYTOM BOBREK

1. Ruch kolejowy pomiędzy stacją PKP PLK S.A. Bytom Bobrek a bocznicą kolejową „AMK KOKS” Sp. z o.o. odbywa się na zasadach manewrów, składami wagonowymi przewoźników kolejowych.
2. Dyżurny ruchu stacji PKP PLK S.A. Bytom Borek do obsługi bocznic wyprawia skład manewrowy przewoźnika wagonami pchanymi po otrzymaniu w każdym przypadku zgody na obsługę bocznic od kierownika manewrów bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o.
3. Po wykonaniu obsługi bocznic przez przewoźnika, kierownik manewrów bocznic zgłasza dyżurnemu ruchu Stacji PKP PLK Bytom Bobrek potrzebę jazdy z bocznic.
4. Dyżurny ruchu Stacji PKP PLK Bytom Bobrek po stwierdzeniu braku przeszkód do jazdy, daje zgodę kierownikowi manewrów bocznic na podanie sygnału do jazdy składu manewrowego przewoźnika z toru bocznic do stacji PKP PLK S.A. Bytom Bobrek.
5. Wyjazd składu manewrowego przewoźnika z bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. do stacji PKP PLK S.A. Bytom Bobrek na tor nr 12 odbywa się wagonami ciągnionymi.

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY KOLEJOWEJ

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową

1. Wagony przeznaczone dla bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. przewoźnik kolejowy podstawia jednorazowo do 40 wagonów w jednej grupie na tory zdawczo – odbiorcze nr 68 lub 69 oraz na tor odbiorczy nr 71 bocznic kolejowej.
2. W sytuacjach awaryjnych dopuszcza się przyjęcie wagonów na tor nr 82 po uprzednim uzgodnieniu obsługi bocznic z dyżurnym ruchu stacji Bytom Bobrek.
3. Przewoźnik może jednorazowo podstawić :
 - na tor zdawczo - odbiorczy nr 68 - 25 wagonów czteroosiowych,
 - na tor zdawczo - odbiorczy nr 69 - 24 wagony czteroosiowe,
 - na tor odbiorczy nr 71 - 22 wagony czteroosiowe,
 - na tor zdawczy nr 82 - 51 wagonów czteroosiowych,
4. Obsługi torów zdawczo – odbiorczych bocznic dokonywane są składami przewoźników kolejowych .
5. Przekazywanie i odbieranie wagonów do i z bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. odbywa się w punktach zdawczo - odbiorczych .

4.2. Liczba obsług bocznicy i czas ich wykonywania

Obsługa bocznicy przez przewoźników kolejowych odbywa się codziennie przez całą dobę.

4.3. Zasady postępowanie podczas obsługi bocznicy przez przewoźników kolejowych

1. O planowanym zamiarze obsługi bocznicy składem manewrowym, dyżurny ruchu stacji PKP PLK S.A. Bytom Bobrek powiadamia telefonicznie kierownika manewrów bocznicy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. podając rodzaj obsługi tj. :
 - podstawianie wagonów ładownych z węglem,
 - podstawianie wagonów ładownych z innymi materiałami niż węgiel,
 - podstawianie wagonów próżnych pod załadunek koksu, - zabieranie wagonów próżnych po ich rozładunku, - zabieranie wagonów ładownych z koksem .
2. Kierownik manewrów bocznicy uzgadnia telefonicznie z dyżurnym ruchu stacji PKP PLK S.A. Bytom Bobrek :
 - rodzaj i zakres przewidzianej do wykonania pracy manewrowej przez przewoźnika kolejowego,
 - numery torów, na które będzie odbywała się obsługa, - sposób wykonania obsługi bocznicy składem pchanym.
3. Kierownik manewrów bocznicy po otrzymaniu zawiadomienia o mającej nastąpić obsłudze bocznicy przez przewoźnika kolejowego :
 - wstrzymuje pracę manewrową ,
 - odsyła lokomotywę manewrową na tor nr 63 tak aby nie kolidowała z obsługą bocznicy,
 - sprawdza czy wagony pozostawione na torach po przerwaniu manewrów znajdują się w granicach ukresów, poza skrajnią i są zabezpieczone przed zbiegnięciem,
 - sprawdza czy wagony przeznaczone do zdania przewoźnikowi są sprzęgnięte między sobą na sprzęgi śrubowe i hamulcowe,
 - sprawdza czy na torach i rozjazdach wchodzących w drogę przebiegu nie znajdują się usypy węgla lub inne przedmioty, które wchodzą w skrajnię taboru lub zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
 - otwiera zamek trzpieniowy zwrotnicy nr 66 i przestawia zwrotnice rozjazdów, przygotowując drogę przebiegu dla jazdy manewrowej przewoźnika kolejowego,
4. Kierownik manewrów bocznicy po wykonaniu czynności jak w punkcie 3, powiadamia dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Bytom Bobrek o gotowości bocznicy na przyjęcie obsługi i daje pozwolenie na rozpoczęcie jazdy manewrowej przez przewoźnika kolejowego , po czym udaje się do Tm1 w celu podania odpowiednich sygnałów manewrowych przewoźnikowi na

- przejechanie obok stałej tarczy manewrowej Tm1. Następnie udaje się na punkt zdawczo – odbiorczy, celem dokonania czynności zdawczo – odbiorczych.
5. Kierownik manewrów przewoźnika zatrzymuje skład wagonów przed wykolejnicą na danym torze zdawczo-odbiorczym, poczym przed odczepieniem lokomotywy zabezpiecza skład przed zbiegnięciem.
 6. Kierownik manewrów boczniczy w czasie wjazdu i po zatrzymaniu się składu, dokonuje oględzin technicznych pod względem braków i zabezpieczenia ładunku oraz sprawdza prawidłowość zabezpieczenia przed zbiegnięciem podstawionego skład wagonów, poczym nakłada wykolejnicę na tor i zamyka ją w tym położeniu .
 7. Kierownik manewrów boczniczy po wykonaniu czynności zdawczo-odbiorczych uzgadnia z kierownikiem manewrów przewoźnika zakres dalszej pracy manewrowej (zabieranie wagonów zdawczych, wyjazd lokomotywy i itp.).
 8. Po dokonaniu uzgodnień jak w pkt. 7, kierownik manewrów boczniczy daje polecenie manewrowemu boczniczy na przygotowanie drogi przebiegu dla objazdu lokomotywy przewoźnika i podawania odpowiednich sygnałów dla jazdy manewrowej.
 9. Po wykonaniu czynności zdawczo – odbiorczych kierownik manewrów boczniczy daje polecenie manewrowemu boczniczy przygotowania drogi przebiegu dla jazdy manewrowej składu przewoźnika z boczniczy.
 10. Manewrowy po przygotowaniu drogi przebiegu, zgłasza kierownikowi manewrów boczniczy, gotowość drogi przebiegu dla jazdy manewrowej składu przewoźnika z boczniczy i pozostaje przy zwrotnicy rozjazdu nr 66.
 11. Kierownik manewrów boczniczy powiadamia telefonicznie dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Bytom Bobrek o gotowości drogi przebiegu do rozpoczęcia jazdy składu manewrowego przewoźnika z boczniczy.
 12. Jazda manewrowa przewoźnika wagonami ciągnionymi z boczniczy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. na tor nr 12 stacji PKP PLK S.A. Bytom Bobrek odbywa się za zgodą dyżurnego ruchu na sygnały podawane przez kierownika manewrów boczniczy.
 13. Manewrowy pozostaje przy zwrotnicy nr 66 do czasu aż ostatni wagon minie ukres rozjazdu, obserwując wyjeżdżający skład manewrowy przewoźnika. Następnie przestawia zwrotnicę rozjazdu nr 66 do położenia zasadniczego i w tym położeniu zamyka zamkiem trzpieniowym a klucz od zamkniętej zwrotnicy przekazuje kierownikowi manewrów.
 14. Treść prowadzonych rozmów dyżurny ruchu stacji PKP PLK S.A. Bytom Bobrek i kierownik manewrów boczniczy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. odnotowują każdy w swojej książce rozmów telefonicznych.

15. Na czas trwania obsługi bocznicy i manewrów wykonywanych lokomotywą przewoźnika, praca manewrowa lokomotywą użytkownika bocznicy jest zabroniona .

4.4. Postępowanie z ładunkami o przekroczonej skrajni

1. Ładunki o przekroczonej skrajni mogą być przyjmowane na bocznice oraz wysyłane z bocznicy po spełnieniu następujących warunków :
 - a) przyjęcie lub wysłanie przesyłki o przekroczonej skrajni, musi być poprzedzone szczegółowymi pomiarami i wyznaczeniem trasy, celem uniknięcia uszkodzenia przesyłki i urządzeń znajdujących się w pobliżu torów,
 - b) przesyłki o przekroczonej skrajni wysyłane z bocznicy muszą być każdorazowo uzgodnione z PKP PLK S.A., która wyznacza trasę przewozu, ustala warunki i wydaje telegraficzne zezwolenie,
 - c) ocenę możliwości przyjęcia przesyłki z przekrozoną skrajnią i jej prawidłowego załadowania na wagonie, dokonuje komisja pod przewodnictwem przedstawiciela przewoźnika kolejowego.
2. Przesyłki z przekrozoną skrajnią na terenie bocznicy kolejowej są pilotowane i odstawiane na torach wyznaczonych przez Mistrza Ruchu Kolejowego „AMK KOKS” Sp. z o.o.

4.5. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

Dopuszczalny nacisk osi na szyny wynosi 20 ton.

4.6. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Na bocznicy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. mogą kursować pojazdy kolejowe bez ograniczeń za wyjątkiem elektrycznych pojazdów trakcyjnych i wagonów o rozstawie skrajnych osi ponad 16 m.

4.7. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej

1. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy kolejowej może odbywać się tylko i wyłącznie (w każdym przypadku) za zgodą kierownika manewrów „AMK KOKS” Sp. z o.o.
2. Lokomotywy przewoźników kolejowych mogą wjeżdżać :
 - na tory nr 68, 69, 71 bez ograniczeń oraz na tor nr 82 do Wk 7,
 - na tor nr 72 od strony rozjazdu nr 70 i dojeżdżać do tablicy z napisem **lokomotywa przewoźnika „Stój”** usytuowanej przed pomostem wagowym.
3. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych na tory ładunkowe bocznicy kolejowej jest zabroniony.

4. W szczególnie uzasadnionych przypadkach wszelkie inne jazdy lokomotywy przewoźnika po torach bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. mogą odbywać się tylko za zgodą Kierownika Działu Transportu Kolejowego i po wstrzymaniu pracy manewrowej wykonywanej lokomotywą użytkownika bocznicy.

4.8. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach PKP PLK S.A. stacji Bytom Bobrek

Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy na tory PKP PLK S.A. stacji Bytom Bobrek jest zabroniony.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

5.1. Podział bocznicy na rejony manewrowe

1. Bocznic kolejowa „AMK KOKS” Sp. z o.o. stanowi jeden rejon manewrowy z wyłączeniem rejonów wydzielonych dla pracy podciągarek wagonów w torze nr 60, 62 i 64.
2. Rejony wydzielone dla pracy podciągarek wagonowych są oznaczone tablicami ustawionymi obok toru nr 60, 62 i 64 bezpośrednio przed danym rejonem.
3. Jazda manewrowa do wydzielonego rejonu manewrowego może nastąpić tylko za zgodą pracownika kierującego pracą ładunkową w tym rejonie przy zachowaniu pełnego bezpieczeństwa pracowników i taboru.
4. Pracę manewrową w rejonie wydzielonym koordynują odpowiednio Mistrz Ruchu Kolejowego i Mistrz punktu wyładunkowego węgla „AMK KOKS” Sp. z o.o.

5.2. Maksymalna prędkość jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej

Maksymalna prędkość jazd manewrowych po torach bocznicy :

- a) do 10 km/h - jazda manewrowa przewoźnika kolejowego podczas obsługi torów zdawczo – odbiorczych nr 68, 69, 71 i 82 bocznicy, -
jazda manewrowa z wagonami i lokomotywy luzem po torach nr 65, 68, 69, 71 i 82,
- b) do 5 km/h - jazda manewrowa z wagonami i lokomotywy luzem po pozostałych torach z zastrzeżeniem w pkt. c i d,
 - jazda manewrowa wagonami z przekroczoną skrajnią,
 - jazdy manewrowe z wagonami specjalnymi,

- jazda manewrowa wagonami z ładunkami towarów niebezpiecznych i próżnymi po ładunkach towarów niebezpiecznych z nalepkami ostrzegawczymi nr 8,
 - jazda manewrowa przez przejazd niestrzeżony,
 - jazda manewrowa wagonami pchanymi poprzedzanymi przez manewrowego,
- c) od 3 do 5 km/h - wjazd i przejazd przez wagę wagonową,
- d) do 3 km/h - podczas dojeżdżania do miejsc ładunkowych i stojącego taboru kolejowego,
- podczas wjazdu do lokomotywni na torach nr 104 i 105,
 - podczas podstawiania wagonów na punkty ładunkowe na torach nr 33, 60, 62 i 64,

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

1. Dozwolonymi sposobami wykonywania pracy manewrowej na bocznicach są manewry wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem oraz manewry z wykorzystaniem specjalnych urządzeń mechanicznych.
2. Manewry wykonywane lokomotywą manewrową mogą się odbywać tylko sposobem odstawczym.
3. W wyjątkowych przypadkach dopuszcza się przemieszczanie wagonów siłą ludzką lub przy użyciu pojazdu drogowego na torach ładunkowych położonych w poziomie, lub na pochyleniu nie przekraczającym 2,5‰, za wyjątkiem torów leżących obok miejsc niebezpiecznych i w miejscach z nie zachowaną skrajnią.

5.4. Usytuowanie lokomotywy w składzie manewrowym

1. Podczas wykonywania prac manewrowych lokomotywa manewrowa może znajdować się z przodu lub z tyłu przemieszczanego taboru.
2. Na torach o spadkach ponad 2,5‰, lokomotywa manewrowa zawsze powinna znajdować się od strony spadku.
3. Wykonywanie pracy manewrowej lokomotywą znajdującą się między przemieszczanym taborem jest dozwolone tylko w wyjątkowych przypadkach na torach o pochyleniu do 2,5‰ z zastrzeżeniem że przed lokomotywą w kierunku jazdy może się znajdować nie więcej niż 3 wagony.
4. Podczas jazdy manewrowej wagonami pchanymi na tor nr 82 od strony rozjazdu nr 67, lokomotywa znajduje się na końcu składu manewrowego włączonego do hamulca zespolonego, przy czym co najmniej jeden wagon na każde 10 wagonów oraz pierwszy wagon od strony spadku muszą mieć czynny hamulec ręczny.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw

1. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw na terenie całej bocznicy jest dozwolone tylko w czasie postoju taboru.
2. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw oraz zawieszanie sprzęgów wagonowych i hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej bocznicy.
Odpowiedzialnym za wykonanie tych czynności jest kierownik manewrów.
3. Wagony zestawione na torach zdawczo – odbiorczych nr 68, 69, 71 i 82 muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem oraz przepisowo sprzęgnięte na sprzęgi śrubowe i hamulcowe. Nie użyte sprzęgi wagonowe i hamulcowe muszą być zawieszane na wspornikach.
4. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno podać dopiero po wyjściu pracownika spośród taboru.
5. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko.
6. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów podczas wykonywania czynności ładunkowych należy do obowiązków uprawnionego pracownika danego rejonu ładunkowego.

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

1. Na bocznicy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. obsada drużyny trakcyjnej jest jednoosobowa - tylko maszynista, przy sprawnie działającej łączności radiotelefonicznej z drużyną manewrową.
2. Drużyna trakcyjna lokomotywy wykonującej manewry wyposażona jest w:
 - przenośny telefon;
 - chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową, - gwizdek,
 - kask i rękawice ochronne, - kamizelkę ostrzegawczą.

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

1. Obsadę rejonu manewrowego na bocznicy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. stanowi drużyna manewrowa składająca się z kierownika manewrów posiadającego kwalifikacje ustawiacza i jednego manewrowego.
2. Pracownicy drużyny manewrowej podczas wykonywania pracy manewrowej wyposażeni są w:
 - chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową, - gwizdek,
 - kredę do znaczenia wagonów, - kask i rękawice ochronne, - kamizelkę ostrzegawczą.

3. Kierownik manewrów podczas wykonywania pracy lokomotywą manewrową wyposażony jest w przenośny telefon zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego.
4. Dopuszcza się wykonywanie pracy manewrowej jednoosobowo przez kierownika manewrów lub na jego polecenie przez manewrowego z zachowaniem stosownych ograniczeń wynikających z instrukcji o technice pracy manewrowej i sygnalizacji.

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

1. Z uwagi na ograniczoną widoczność w obrębie niestrzeżonych przejazdów kolejowych na bocznicę prędkość jazd manewrowych jest ograniczona do 5 km /h.
2. W razie pchania taboru kolejowego przez przejazd, manewrowy lub kierownik manewrów powinien znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
3. Maszynista lokomotywy manewrowej zbliżając się do przejazdu powinien podawać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy „baczność”.

5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych

1. Bez czynnych hamulców można przetaczać jednorazowo:
 - cztery wagony przy jednoosobowej obsadzie drużyny manewrowej,
 - 10 wagonów, przy wieloosobowej obsadzie drużyny manewrowej .
2. Inne ruchy manewrowe należy wykonywać przy włączonych hamulcach zespolonych.

5.10. Przemieszczanie taboru kolejowego podciągarkami linowymi

1. Na bocznicę wykonuje się przemieszczanie wagonów przy pomocy podciągarek linowych na i z punktów ładunkowych.
2. Manewry wykonywane przy pomocy podciągarek linowych mogą być prowadzone z prędkością nie większą niż 3 km /h.
3. Podciągarkę linową obsługuje operator (manewrowy) posiadający odpowiednie kwalifikacje i uprawnienia w zakresie obsługi urządzenia i stosowania sygnałów manewrowych, dokonujący zawieszania haka liny do wagonu, hamowania wagonu i zabezpieczania przed zbiegnięciem taboru.
4. Liny podciągarek mogą być zaczepione wyłącznie za hak ciągnika, lub specjalny uchwyt na ostojnicy wagonu. **Za inne części wagonu haka liny zaczepiać nie wolno.**
5. Włączenie podciągarki do pracy, może nastąpić po otrzymaniu polecenia od kierującego pracą ładunkową w rejonie danej podciągarki, wydane

każdorazowo ustnie lub odpowiednim sygnałem operatorowi (manewrowemu) obsługującemu podciągarkę linową.

6. Przed wydaniem polecenia na uruchomienie taboru podciągarką linową manewrowy powinien się upewnić :

- czy płozy hamulcowe zostały usunięte spod kół wagonów, które mają być przemieszczane,
- czy toki szyn, po których mają być przemieszczane wagony, są wolne od przeszkód,
- czy pracownicy obsługujący punkt ładunkowy lub inne osoby nie znajdują się na torze, po którym będą przemieszczane wagony lub pomiędzy linią a zaczepionym wagonem,
- czy pomiędzy wagonami, które będą przetaczane nie znajdują się ludzie,
- czy zostały spełnione wszystkie warunki wymagane przy obsłudze punktu wyładunkowego.

7. Operator (manewrowy) obsługujący podciągarkę linową może ją uruchomić, dopiero po przekonaniu się wzrokowo, że nie ma przeszkód do przemieszczania wagonu i po otrzymaniu od manewrowego zakładającego hak liny polecenia wydanego odpowiednim sygnałem,

8. Operator (manewrowy) podciągarki linowej przed jej uruchomieniem powinien sprawdzić stan sprawności hamulca i bębna oraz wzrokowo stan i przydatność liny stalowej.

9. Operator (manewrowy) obsługujący podciągarkę linową powinien zwracać uwagę na odpowiednie naprężenie liny w czasie przemieszczania wagonów.

10. Pracownicy wykonujący jakiegokolwiek prace w rejonie podciągarki linowej oraz pracownicy obsługujący podciągarkę nie mogą przebywać w odległości mniejszej niż 5 m od liny.

11. Droga wzdłuż toru, po której poruszają się manewrowi obsługujący liny podciągarek, musi być utwardzona oraz wolna od wszelkich przeszkód takich jak : złom żelazny, drewno, kamienie itp.

12. Hamowanie wagonów w celu zatrzymania w odpowiednim miejscu odbywa się przy pomocy hamulca ręcznego, płoza hamulcowego lub klina. Zabrania się hamować wagony przy pomocy innych przedmiotów jak kawałki drewna, kamieni itp.

5.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

Układanie dróg przebiegu dla manewrów i ręczne przekładanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic należy do obowiązków drużyny manewrowej bocznic.

5.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie

5.12.1. Miejsce rozmieszczenia płozów hamulcowych

1. Na całej bocznicy używane są płozy typu PL1 – koloru czerwonego.
2. Na każdej lokomotywie manewrowej znajdują się po 4 płozy hamulcowe :
 - lokomotywa nr 4 – numery płozów 1÷ 4,
 - lokomotywa nr 6 – numery płozów 5 ÷ 8.
 - lokomotywa nr 8 – numery płozów 9 ÷ 12.
3. Na torach bocznicy znajdują się płozy hamulcowe na stojakach, które są rozmieszczone :
 - na międzytorzu torów 60 ÷ 62, stojak z 4 płozami o numerach 13÷16,
 - na międzytorzu torów 60÷67, 2 stojaki z 3 płozami o numerach 17÷22,
 - na międzytorzu torów 69÷71, 2 stojaki z 4 płozami o numerach 23÷30,
 - przy torze nr 64, stojak z 4 płozami o numerach 31÷34;
 - przy torze nr 82, stojak z 1 płozą o numerze 35;
 - na międzytorzu torów 33 ÷ 64, stojak z 2 płozami o numerach 36÷37,Razem na bocznicy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. znajduje się 37 płozów hamulcowych.
4. Na każdym stojaku powinna być umieszczona tabliczka z numerami płozów, które przypisane są do tego stojaka.

5.12.2. Gospodarka płozami hamulcowymi

1. Odpowiedzialnym za całokształt gospodarki płozami hamulcowymi na bocznicy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. jest Mistrz Ruchu Kolejowego, który prowadzi ewidencję płozów .
2. Za stan ilościowy i techniczny płozów na swojej zmianie odpowiada kierownik manewrów.
3. Płozy hamulcowe używane na bocznicy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. muszą być opisane następująco:
 - a) przydzielone na lokomotywy manewrowe opisać skrótem “ **AMK** ” i kolejnym numerem ewidencyjnym płoza od 1 do 12,
 - b) przydzielone do stojaków rozmieszczonych na terenie bocznicy „AMK KOKS” Sp. z o.o. opisać skrótem “**AMK**” i numerem stojaka oraz kolejnym numerem ewidencyjnym płoza od 13 do 37.
4. Płozy nie używane do zabezpieczenia wagonów muszą być ułożone w stojakach rozmieszczonych na terenie bocznicy, zgodnie z opisem płozu i stojaka.
5. Zabrania się używania uszkodzonych płozów. Płozy uszkodzone powinny być natychmiast wycofane z użycia za co odpowiada kierownik

manewrów. Rodzaj uszkodzenia płoza hamulcowego określa instrukcja o technice pracy manewrowej i sygnalizacji .

6. W razie stwierdzenia braku płoza hamulcowego na wyznaczonym miejscu, kierownik manewrów powinien zarządzić jego poszukiwanie.
7. W przypadku konieczności użycia płozów hamulcowych celem zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem w miejscu gdzie w pobliżu brak stojaka z płozami, należy użyć płoza stanowiącego wyposażenie lokomotywy manewrowej.

5.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem

1. Na boczniczy jako sposób zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem stosuje się ręczne hamulce wagonowe i płozy hamulcowe po jednym z każdej strony składu lub wagonu. Płozami zabezpiecza się skrajne koła taboru kolejowego z zastrzeżeniem pkt.4 i 5.
2. Ze względu na bardzo liczne i zmiennie-kierunkowe spadki wymogom zabezpieczenia podlegają wszystkie pozostawione wagony na wszystkich punktach za i wyładunkowych, torach objazdowych, technologicznych i żeberkowych.
3. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem podstawianych na tory odbiorcze nr 68, 69, lub 71 należy do obowiązku drużyny manewrowej przewoźnika za co odpowiada kierownik manewrów dokonujący obsługi boczniczy.
4. Odstawiane na tory odbiorcze nr 68, 69, lub 71, grupy powyżej 10 wagonów należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem trzema płozami hamulcowymi wykładając je pod koła dwóch ostatnich wagonów na jednym toku szyny od strony spadku (od strony rozjazdu nr 89).
5. Odstawiane na tor zdawczy nr 82, grupy powyżej 10 wagonów należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem czterema płozami hamulcowymi wykładając je pod koła dwóch ostatnich wagonów na jednym toku szyny od strony spadku (od strony rozjazdu nr 101).
6. Wagony odstawione na torach odbiorczych i zdawczych powinny być sprzęgnięte ze sobą i zahamowane hamulcem zespolonym oraz zabezpieczone płozami hamulcowymi.
7. Podczas manewrów na torach o pochyleniu powyżej 0,5‰ należy pozostawiany tabor zabezpieczać przed zbiegnięciem od strony spadku.
8. Zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem należy dokonać przed odczepieniem lokomotywy manewrowej .
9. Usuwanie płozów podczas manewrów należy do drużyny manewrowej, która wykonuje manewry.
10. Na torach boczniczy „AMK KOKS” Sp. z o.o. obowiązek zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem z obu stron składu należy do drużyny

manewrowej boczniczy.

11. Po podstawieniu lub odstawieniu wagonów na torze nr 60, 67, 68, 69, 71,72 lub 82, odpowiednia wykolejnica Wk 1, 2, 3, 4, 5 ,6 i 7 powinna być nałożona na tor i zamknięta w tym położeniu a klucz pozostaje w dyspozycji kierownika manewrów .
12. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się czy wagony są zabezpieczone przed zbiegnięciem.
13. Wagony pozostawione na punktach ładunkowych należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcami ręcznymi i płozami hamulcowymi. Za zabezpieczenie wagonów podstawianych na punkty ładunkowe odpowiedzialny jest kierujący manewrami, a po dokonaniu obsługi i wyjeździe lokomotywy z punktu ładunkowego – odpowiedzialni są pracownicy tych punktów.
14. Wagony odstawiane na postój muszą być sprzęgnięte ze sobą w każdej grupie i zabezpieczone przed zbiegnięciem.
15. Wagony stojące bezpośrednio przy ukresach, przejściach, przejazdach i torach prowadzących bezpośrednio do punktów za i wyładunkowych miejsc gdzie pracują ludzie należy tak zabezpieczyć aby nie poruszyły się wskutek rozciągnięcia się sprężyn zderzakowych lub przez uderzenie innymi wagonami.

6. ORGANIZACJA WYKONANIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

6.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej na boczniczy należy do obowiązków kierownika manewrów „AMK KOKS” Sp. z o.o..
2. Kierownik manewrów przed rozpoczęciem pracy manewrowej na danej zmianie roboczej ustala i omawia z maszynistą pojazdu trakcyjnego i zespołem manewrowym zadania i zakres oraz sposób wykonywania pracy manewrowej.
3. Pracę drużyny manewrowej i pojazdu trakcyjnego nadzoruje Mistrz Ruchu Kolejowego.
4. Jazda manewrowa do wydzielonego rejonu manewrowego może odbywać się tylko po uprzednim porozumieniu się zainteresowanych tj. kierownika manewrów i pracownika kierującego pracą ładunkową.

5. Prace manewrowe w rejonie manewrowym mogą być wykonywane tylko przez jedną drużynę manewrową z jednym pojazdem trakcyjnym.
6. W rejonach wydzielonych prace manewrowe podciągarkami linowymi wykonują uprawnieni pracownicy „AMK KOKS” Sp. z o.o.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

1. Prace manewrowe na bocznicy „AMK KOKS” Sp. z o.o. wykonywane są przez własne drużyny manewrowe, własnymi pojazdami trakcyjnymi .
2. Dopuszcza się wykonywanie pracy manewrowej jednoosobowo przez kierownika manewrów lub na jego polecenie przez manewrowego z zachowaniem stosownych ograniczeń wynikających z instrukcji o technice pracy manewrowej i sygnalizacji.
3. Maszynista pojazdu trakcyjnego i drużyny manewrowe muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje z zakresu wykonywanych czynności.
4. Jazdy manewrowe wykonywane lokomotywą przy jednoosobowej obsadzie – tylko maszynista, mogą się odbywać tylko przy sprawnie działającej łączności telefonicznej z drużyną manewrową.

W takim przypadku kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy, powinien się znajdować:

- a) podczas ciągnięcia wagonów i w czasie jazdy lokomotywy luzem – w kabinie lokomotywy pełniąc funkcję pomocnika maszynisty,
 - b) podczas pchania wagonów – może zajmować miejsce na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać pilotowany skład podając odpowiednie sygnały maszyniście.
5. Maszynista lokomotywy musi być powiadomiony, który pracownik jest kierownikiem manewrów, a w przypadku gdy wykonanie pewnych prac manewrowych kierownik manewrów chce polecić manewrowemu, to powinien on o tym powiadomić maszynistę lokomotywy.
 6. Prace manewrowe wykonywane są na polecenie kierownika manewrów. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej kierownik manewrów ustala zakres i sposób wykonywania pracy manewrowej z maszynistą lokomotywy i zespołem manewrowym.
 7. Prace manewrowe w rejonie manewrowym mogą być wykonywane tylko przez jedną drużynę manewrową z jednym pojazdem trakcyjnym .
 8. Nie wolno odstawiać wagonów na postój na tory objazdowe, dojazdowe, wyciągowy i odcinki torów łącznikowych pomiędzy grupami torów.
 9. Prowadzenie manewrów systemem odrzutu jest zabronione.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic

6.3.1. Obsługa punktu załadunku smoły na torze nr. 33.

1. Nad torem nr 33 zabudowane jest urządzenie (nalewak) załadunku smoły do wagonów cystern, stanowiące punkt załadunkowy.
2. Front ładunkowy obejmuje teren od ukresu rozjazdu nr 64 do kozła oporowego na torze nr 33.
3. Rozjazd nr 64 w położeniu zasadniczym jest zamknięty na trzpieniowy zamek zwrotnicowy a klucz od zamka pozostaje w dyspozycji kierownika manewrów.
4. Obsługa punktu załadunkowego odbywa się od strony rozjazdu nr. 64 po zgłoszeniu potrzeby obsługi przez pracownika działu węglpochodnych.
5. Podstawianie wagonów na punk załadunkowy odbywa się wagonami pchanymi pilotowanymi przez kierownika manewrów po uprzednim otwarciu zamka zwrotnicowego rozjazdu nr 64 i stwierdzeniu braku przeszkód do jazdy. Po podstawieniu wagonów pod nalewak i zabezpieczeniu ich płozami z obu stron, kierownik manewrów odczepia lokomotywę i zjeżdża na tor poza zwr.64.
6. Zabieranie wagonów z punktu załadunku smoły odbywa się wagonami ciągniętymi w kierunku rozjazdu nr 64 po otwarciu zamka zwrotnicowego rozjazdu nr 64. Kierownik manewrów po zaczepieniu lokomotywy i zdjęciu płozów hamulcowych zjeżdża z wagonami poza rozjazd nr 64 .
7. Kierownik manewrów po dokonaniu obsługi punktu załadunku smoły w każdym przypadku przestawia zwrotnicę rozjazdu nr 64 do położenia zasadniczego i w tym położeniu zamyka ją na zamek zwrotnicowy.

6.3.2. Obsługa punktu załadunku koksu - Stacja Rogowa na torze nr. 60.

1. Nad torem nr 60 zabudowane jest stanowisko załadunkowe koksu.
2. Front załadunkowy koksu obejmuje teren:
 - tor nr 60 od ukresu rozjazdu nr 61 do wydzielonego rejonu pracy podciągarki wagonowej nr 1,
 - rejon pracy manewrowej podciągarką wagonów,
 - tor nr 60 od rejonu pracy podciągarką wagonów do ukresu rozjazdu nr 76.
3. Do przemieszczania wagonów pod załadunek służy podciągarka linowa nr 1 usytuowana przed budynkiem Sortowni koksu na międzytorzu torów nr 60 i 62.
4. Rejon pracy manewrowej podciągarki wagonów nr 1 jest wydzielonym rejonem manewrowym i oznaczony tablicami „Granica rejonu”.
6. Pracą manewrową w rejonie wydzielonym dla pracy podciągarki wagonów nr1 kieruje uprawniony pracownik punktu załadunkowego koksu.
7. Obsługa punktu ładunkowego na torze nr 60 – podstawianie wagonów :

- a) O zamiarze obsługi punktu ładunkowego kierownik manewrów boczniczy powiadamia kierującego pracą ładunkową w rejonie wydzielonym dla pracy podciągarki wagonowej.
- b) Kierujący pracą ładunkową w rejonie wydzielonym pracy podciągarki wagonów nr 1 po zabezpieczeniu urządzeń ładunkowych i przerwaniu pracy podciągarką wagonów oraz po stwierdzeniu że niema przeszkód do jazdy daje zgodę na obsługę punktu ładunkowego.
- c) Podstawianie wagonów próżnych pod załadunek odbywa się składem 6 wagonów, wagonami pchanymi torem od strony rozjazdu nr 76. Czoło wstawianych wagonów zatrzymane zostaje przed tablicą „Granica rejonu”.
- d) Wjazd składu wagonów w rejon wydzielony odbywa się w obecności kierującego pracą ładunkową w tym rejonie.
- e) Po podstawieniu wagonów na punkt ładunkowy kierownik manewrów przed odłączeniem lokomotywy zabezpiecza wagony płozem hamulcowym od strony rozjazdu nr 76.
- f) Po zakończeniu obsługi punktu ładunkowego lokomotywa manewrowa zjeżdża poza rozjazd nr 76.

9. Obsługa punktu ładunkowego – zabieranie wagonów :

- a) Zabieranie wagonów ładownych odbywa się od strony rozjazdu nr 61.
- b) O zamiarze zabrania wagonów kierownik manewrów boczniczy powiadamia kierującego pracą ładunkową w wydzielonym rejonie pracy podciągarki wagonów.
- c) Kierujący pracą ładunkową w wydzielonym rejonie po zabezpieczeniu urządzeń ładunkowych i po przerwaniu pracy podciągarką linową nr 1 oraz po stwierdzeniu że niema przeszkód do jazdy, daje zgodę na jazdę do obsługi punktu ładunkowego.
- d) Wjazd lokomotywy w rejon wydzielony odbywa się w obecności kierującego pracą ładunkową w tym rejonie.
- e) Kierownik manewrów po sprzęgnięciu wagonów z lokomotywą zajmuje miejsce na stopniu ostatniego wagonu i daje sygnał do jazdy składu za rozjazd nr. 61.
- f) Wagony z punktu ładunkowego ciągnięte są przez rozjazd nr 61 na tor nr 65.

6.3.3. Obsługa punktu załadunku koksu - Sortownia koksu na torze nr. 62.

1. Nad torem nr 62 zabudowane są dwa stanowiska załadunkowe.
2. Front ładunkowy obejmuje teren:
 - tor nr. 62 od zakresu rozjazdu nr 75 do budynku sortowni,
 - od budynku sortowni do kozła oporowego na końcu toru nr 62.
3. Do przemieszczania wagonów pod załadunek służy podciągarka linowa nr 1 usytuowana przed budynkiem Sortowni koksu na międzytorzu torów nr 60 i 62.

4. Rejon pracy manewrowej podciągarki wagonów nr 1 jest wydzielonym rejonem manewrowym.
5. Pracą manewrową w rejonie wydzielonym dla pracy podciągarki wagonów nr1 kieruje uprawniony pracownik punktu załadunkowego koksu.
6. Obsługa punktu ładunkowego na trze nr 62 – podstawianie wagonów :
 - a) O zamiarze obsługi punktu ładunkowego kierownik manewrów bocznicy powiadamia kierującego pracą ładunkową w rejonie wydzielonym dla pracy podciągarki wagonowej.
 - b) Kierujący pracą ładunkową w rejonie wydzielonym pracy podciągarki wagonów nr 1 po zabezpieczeniu urządzeń ładunkowych i przerwaniu pracy podciągarką wagonów oraz po stwierdzeniu że niema przeszkód do jazdy daje zgodę na obsługę punktu ładunkowego.
 - c) Podstawianie wagonów próżnych pod załadunek odbywa się wagonami pchanymi torem od strony rozjazdu nr 75. Czoło wstawianych wagonów zatrzymane zostaje przed tablicą „Granica rejonu” .
 - d) Ilość wagonów w składzie jest określana każdorazowo przez pracownika dozoru punktu ładunkowego.
 - e) Wjazd składu wagonów w rejon wydzielony odbywa się w obecności kierującego pracą ładunkową w tym rejonie.
 - f) Po podstawieniu wagonów na punkt ładunkowy kierownik manewrów przed odłączeniem lokomotywy zabezpiecza wagony płozem hamulcowym od strony rozjazdu nr 75.
 - g) Po zakończeniu obsługi punktu ładunkowego lokomotywa manewrowa zjeżdża poza rozjazd nr 75.
9. Obsługa punktu ładunkowego – zabieranie wagonów :
 - a) Zabieranie wagonów ładownych odbywa się od strony rozjazdu nr 75.
 - b) O zamiarze zabrania wagonów kierownik manewrów bocznicy powiadamia kierującego pracą ładunkową w wydzielonym rejonie pracy podciągarki wagonów nr 1.
 - c) Kierujący pracą ładunkową w wydzielonym rejonie po zabezpieczeniu urządzeń ładunkowych i przerwaniu pracy podciągarką linową nr 1 oraz po stwierdzeniu że niema przeszkód do jazdy daje zgodę na obsługę punktu ładunkowego.
 - d) Wjazd lokomotywy w rejon wydzielony odbywa się w obecności kierującego pracą ładunkową w tym rejonie.
 - e) Kierownik manewrów po sprzęgnięciu wagonów z lokomotywą zajmuje miejsce na stopniu ostatniego wagonu i daje sygnał do jazdy składu za rozjazd nr 75.
 - f) Wagony z punktu ładunkowego ciągnięte są przez rozjazd nr 75 i 78 na tor nr 60.

- g) Po zakończeniu obsługi toru nr 62 zwrotnice rozjazdów nr 75 i 78 należy przestawić do położenia zasadniczego.

6.3.4. Obsługa punktu mechanicznego rozładunku wagonów z węglem na torze nr 64.

1. Nad torem nr 64 jest usytuowana konstrukcja urządzenia mechanicznego rozładunku wagonów z węglem.
2. Front wyładunkowy mechanicznego rozładunku wagonów obejmuje teren:
 - tor nr 64 od ukresu rozjazdu nr 64 do urządzenia mechanicznego rozładunku,
 - urządzenie mechanicznego rozładunku (łopata mechaniczna),
 - tor nr 64 od urządzenia mechanicznego rozładunku do ukresu rozjazdu nr75.
3. Do przemieszczania wagonów w rejonie urządzenia mechanicznego rozładunku wagonów zabudowana jest przy torze podciągarka linowa.
4. Dla potrzeb technologicznych podczas rozładunku wagonów z węglem na konstrukcji urządzenia mechanicznego rozładunku wagonów z obu stron zainstalowane są sygnalizatory dwukomorowe z światłem czerwonym i zielonym.
5. Rejon urządzenia mechanicznego rozładunku wagonów z węglem jest wydzielonym rejonem manewrowym i oznaczony tablicami „Granica rejonu”.
6. Pracą manewrową w rejonie urządzenia mechanicznego rozładunku kieruje uprawniony pracownik punktu wyładunkowego.
7. Obsługa punktu ładunkowego – podstawianie wagonów :
 - a) Podstawianie wagonów ładownych do rozładunku na tor 64 odbywa się wagonami pchanymi. Czoło wstawianych wagonów zatrzymane zostaje w odległości 10m od konstrukcji urządzenia mechanicznego rozładunku wagonów przed tablicą „Granica rejonu”.
 - b) O zamiarze obsługi punktu ładunkowego kierownik manewrów bocznicy powiadamia kierującego pracą ładunkową w rejonie wydzielonym pracy urządzenia mechanicznego rozładunku.
 - c) Kierujący pracą ładunkową w wydzielonym rejonie manewrowym po zabezpieczeniu urządzenia rozładunkowego poza skrajnią i po stwierdzeniu że niema przeszkód do jazdy wyświetla zielony sygnał na sygnalizatorze.
 - d) Wjazd składu wagonów w rejon wydzielony odbywa się w obecności kierującego pracą ładunkową w tym rejonie.
 - e) Po podstawieniu wagonów na punkt ładunkowy kierownik manewrów przed odłączeniem lokomotywy zabezpiecza wagony płozem hamulcowym.

- f) Po zakończeniu obsługi punktu ładunkowego lokomotywa manewrowa zjeżdża poza rozjazd nr 64 a kierujący pracą ładunkową nastawia na sygnalizatorze sygnał czerwony.
8. Obsługa punktu ładunkowego – podstawianie wagonów :
- a) Zabieranie wagonów próżnych odbywa się od strony rozjazdu nr 75..
 - b) O zamiarze zabrania wagonów kierownik manewrów bocznicą powiadamia kierującego pracą ładunkową w rejonie wydzielonym pracy urządzenia mechanicznego rozładunku.
 - c) Kierujący pracą ładunkową w wydzielonym rejonie manewrowym po zabezpieczeniu urządzenia rozładowczego poza skrajnią i po stwierdzeniu że niema przeszkód do jazdy wyświetla zielony sygnał na sygnalizatorze.
 - d) Wjazd lokomotywy w rejon wydzielony odbywa się w obecności kierującego pracą ładunkową w tym rejonie.
 - e) Kierownik manewrów po sprzęgnięciu wagonów z lokomotywą zajmuje miejsce na stopniu ostatniego wagonu i daje sygnał do jazdy składu na tor nr. 60.
 - f) Wagony z punktu ładunkowego ciągnięte są przez rozjazd nr 75 na tor nr 60.
 - g) Po wyjeździe składu z toru nr 64 kierujący pracą ładunkową w rejonie wydzielonym nastawia na sygnalizatorze sygnał czerwony.
9. Dopuszcza się wstawianie wagonów ładownych z węglem na punkt ładunkowy w torze nr 64 od strony rozjazdu nr 75 pod warunkiem uzyskania zgody Mistrza Ruchu Kolejowego i Mistrza punktu ładunkowego Wyładunku węgla.

6.4. Załadunek samochodów na torach nr 60, 62 i 64.

1. Punkty ładunkowe na torach nr 60, 62 przystosowane są do załadunku koksu na samochody.
2. Punkt ładunkowy na torze nr 64 przystosowany jest do rozładunku samochodów z węglem.
3. Droga dojazdowa i place ładunkowe wyłożone są płytami betonowymi a utrzymanie w czystości placu oraz czyszczenie żłobków należy do pracowników punktów ładunkowych za co odpowiedzialny jest kierujący pracą ładunkową w danym punkcie.
4. Załadunek samochodów w danym punkcie odbywa się pojedynczo z zachowaniem skrajni i pełnego bezpieczeństwa dla zatrudnionych pracowników i obsługiwanych urządzeń.
5. Podczas załadunku samochodu w danym punkcie praca manewrowa na danym torze jest zabroniona.
6. Wjazd taboru kolejowego na tory w rejonie załadunku samochodów może nastąpić tylko za zgodą kierującego pracą ładunkową w danym punkcie po uprzednim wstrzymaniu prac ładunkowych i wycofaniu pojazdów drogowych z rejonu, w którym ma być prowadzony ruch manewrowy. Za wycofanie pojazdów

drogowych odpowiedzialny jest kierując pracą ładunkową w danym punkcie ładunkowym.

6.5. Ważenie wagonów

1. Wjazd i przejazd lokomotywy z ważonym składem przez pomost wagi wagonowe może się odbywać z prędkością od 3 do 5 km /h.
2. Hamowanie taboru podczas przejazdu przez wagę wagonową **jest zabroniony**.

6.6. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

W złych warunkach atmosferycznych, w szczególności w czasie burzy, zamieci śnieżnej, gołoledzi, mgły, w przypadku złej widoczności oraz podczas przejazdu przez przejścia, przejazdy lub obok miejsc gdzie pracują ludzie prędkość jazd manewrowych należy zmniejszyć tak aby tabor kolejowy mógł być zatrzymany przed przeszkodą.

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

6.7.1. Ograniczenia przy pchaniu wagonów

1. Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym i podawać odpowiednie sygnały, a w przypadku gdy manewrowy nie może zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie to powinien go poprzedzać i podawać odpowiednie sygnały. Jazda manewrowa z wagonami pchanymi może odbywać się z prędkości do 5 km /h.
2. Skład manewrowy przygotowany do obsługi punktów ładunkowych należy włączyć do hamulca zespolonego i dokonać sprawdzenie jego działania za co odpowiedzialny jest kierownik manewrów.
3. Szczególną ostrożność należy zachować przy pchaniu wagonów na tory, obok których znajdują się urządzenia do załadunku, zawężona skrajnia budowli itp.

6.7.2. Zachowanie bezpieczeństwa przy obsłudze punktów ładunkowych

1. Przed przejazdem składu manewrowego obok placów i magazynów należy sprawdzić czy ładunek składowany na placach znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięciem się w czasie jazdy manewrowej.

2. Zabrania się jazdy drużyny manewrowej na stopniach wagonów od strony miejsc gdzie skrajnia budowlana jest zawężona.
3. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do wagonu, przy którym odbywają się czynności ładunkowe, kierownik manewrów powinien :
 - każdorazowo powiadomić pracowników zatrudnionych przy pracach ładunkowych,
 - zażądać przerwania lub zakończenia czynności ładunkowych,
 - zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów,
 - zażądać pozamykania w wagonach drzwi, klap, zaworów , uziemień i itp. oraz opuszczenia wagonów przez zatrudnionych tam pracowników,
 - sprawdzić czy pomiędzy rampą a wagonami, lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, klinów lub płozów hamulcowych itp.
4. Po przekonaniu się, że nie ma jakichkolwiek przeszkód do jazdy kierownik Manewrów daje sygnał na uruchomienie składu manewrowego do obsługi punktu ładunkowego.

6.7.3. Zachowanie bezpieczeństwa w czasie wykonywania pracy manewrowej

1. W czasie wykonywania pracy manewrowej pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa a w szczególności :

- a) przed przejściem przez tory sprawdzić czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi nie stąpając po główkach szyn,
- b) przy przechodzeniu przez tory zajęte taborem należy korzystać z pomostów lub obejść skład w odległości 10 m od ostatniego wagonu lub przejść przez tory gdy przerwa między wagonami wynosi min. 20 m,
- c) nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie przejazdu pociągów, składu manewrowego lub taboru jeżeli odległość między osiami torów wynosi mniej niż 5 m,
- d) nie wolno przechodzić pod taborem, po zderzakach i sprzęgach wagonów,
- e) nie wolno przebywać w czasie ruchu taboru na zderzakach, sprzęgach wagonów, ładunkach, dachach wagonów itp.,
- f) należy unikać przechodzenia przez rozjazdy a szczególnie stawianie stopy pomiędzy iglicę a opornicę.

7. ORGANIZACJA PUNKTU ZDAWCZO - ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów na torach zdawczo - odbiorczych

1. Obsługa torów zdawczo - odbiorczych nr 68, 69, 71 i 82 przez przewoźników kolejowych odbywa się na zasadzie jazd manewrowych na i z tych torów.
2. Przed zamierzoną obsługą torów zdawczo - odbiorczych przez przewoźnika kolejowego należy wstrzymać wykonywanie manewrów na tych torach a lokomotywa manewrowa użytkownika bocznicy powinna znajdować się na torze nr 63 i nie kolidować z obsługą bocznicy.
3. Przekazywanie i odbieranie wagonów do i z „AMK KOKS” Sp. z o.o. odbywa się na torach zdawczo - odbiorczych 68, 69, 71 i 82 należących do bocznicy.
4. Zobowiązanymi do przyjmowania i przekazywania wagonów oraz sporządzania i podpisywania wykazów zdawczych R-25 i zawiadomień R-27 są :
 - ze strony przewoźników upoważnieni pracownicy,
 - ze strony „AMK KOKS” Sp. z o.o. pracownik ekspedycji.
5. Zauważone usterki techniczne oraz brak luźnych części wagonowych powinny być zapisane w rubryce uwagi wykazów zdawczych R – 25 lub zawiadomień R - 27, przez sporządzającego lub przez przyjmującego w czasie przekazywania wagonów. W razie stwierdzenia w tych zapisach różnic wskazujących na uszkodzenie wagonów lub brak luźnych części wagonowych z winy „AMK KOKS” Sp. z o.o. upoważniony pracownik przewoźnika sporządza protokół H1428, który podpisuje pracownik ekspedycji.
6. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia przesyłki, uszkodzenia wagonu zagrażającego bezpieczeństwu ruchu, lub niewłaściwego zabezpieczenia przesyłki, upoważniony pracownik przewoźnika nie przyjmuje wagonu do przewozu.
7. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia przyborów ładunkowych na bocznicy „AMK KOKS” Sp. z o.o. upoważniony pracownik przewoźnika sporządza protokół o uszkodzeniu lub zgubieniu przyborów ładunkowych, który podpisuje pracownik ekspedycji.

7.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punktach zdawczo - odbiorczych

1. Wagony zdawane na torach nr 68, 69 lub 82 muszą być odpowiednio zgrupowane w taki sposób, aby próżne węglarki znajdowały się w jednej grupie, a pozostałe wagony w drugiej grupie.
2. Wagony muszą być przepisowo sprzęgnięte na sprzęgi śrubowe i hamulcowe, części ruchome wagonów muszą być założone na wieszakach wagonów.

3. Wagony muszą być wyczyszczone a drzwi i klapy boczne pozamykane i zabezpieczone.
4. Obowiązek przepisowego sprzęgnięcia oraz sprawdzenia czy wszystkie części wagonów znajdują się na właściwych miejscach należy do drużyny manewrowej bocznic, za co odpowiedzialny jest kierownik manewrów bocznic.

8. PRZEWÓZ KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Na bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. nie wykonuje się przewozów towarów niebezpiecznych transportem kolejowym .

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

1. Procesem eksploatacji bocznic kolejowej oraz kontrolą techniczną utrzymania obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej we właściwym stanie technicznym zarządza Prezes „AMK KOKS” Sp. z o.o.
2. Kierownik Działu Transportu Kolejowego „AMK KOKS” Sp. z o.o. kieruje i sprawuje nadzór nad procesem eksploatacji bocznic kolejowej.
3. Kierownik Działu Transportu Kolejowego w ramach swoich obowiązków i posiadanych uprawnień, raz w roku sprawdza i ocenia stan techniczny oraz utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.
4. Na mocy obowiązujących przepisów prawa budowlanego „AMK KOKS” Sp. z o.o. będący zarządcą obiektu budowlanego (obiekty i urządzenia infrastruktury kolejowej bocznic), jest zobowiązany użytkować obiekt budowlany zgodnie z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska, utrzymywać w należyтым stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej oraz poddawać obiekt budowlany kontroli okresowej.
5. Kontroli okresowej podlegają wszystkie obiekty i urządzenia infrastruktury kolejowej zakwalifikowane jako obiekty budowlane, niezależnie od rodzaju, okresu eksploatacji i techniki prowadzenia ruchu kolejowego w terminach :
 - a) co najmniej raz w roku, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego jego elementów ,

- b) co najmniej raz na 5 lat, polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego i przydatności do użytkowania.
6. Kontrole okresowe, powinny być przeprowadzane przez osoby będące członkami Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiadające uprawnienia do projektowania lub kierowania robotami budowlanymi w odpowiedniej specjalności.
7. Bieżące utrzymanie obiektów i urządzeń infrastruktury bocznic kolejowej, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego mogą prowadzić posiadający odpowiednie uprawnienia pracownicy zakładu lub wykonawcy spoza zakładu na podstawie porozumień umów i zleceń.
8. Bieżące utrzymanie torów, rozjazdów, remonty i przebudowy oraz nadzór techniczno – budowlany powinny być wykonywane przez uprawnionych pracowników lub przez uprawnionych wykonawców spoza zakładu na zasadach zlecenia na podstawie „Przepisów wewnętrznych utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic normalnotorowej” „AMK KOKS” Sp. z o.o.
9. Bieżące utrzymanie, remonty i naprawy urządzeń srk oraz nadzór techniczno – budowlany wykonują uprawnieni pracownicy lub uprawnieni wykonawcy spoza zakładu na zasadach zlecenia zgodnie z postanowieniami „Przepisów wewnętrznych utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic normalnotorowej” „AMK KOKS” Sp. z o.o.
10. W czasie wykonywania robót związanych z utrzymaniem torów, rozjazdów lub urządzeń srk należy przestrzegać następujących zasad :
- a) wykonywanie wszelkich robót w torach i urządzeniach srk leżących na terenie bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. wymaga odnotowania w dokumentacji i uzyskania zgody Mistrza Ruchu Kolejowego,
- b) zakres robót i zgodę należy odpowiednio odnotować w dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie lub w książce kontroli urządzeń srk,
- c) miejsce robót na torze lub rozjeździe musi być odpowiednio osygnalizowane zgodnie z postanowieniami „Instrukcji o technice pracy manewrowej i sygnalizacji” .
11. O wszelkich awariach nawierzchni torowej lub urządzeń srk na terenie bocznic „AMK KOKS” Sp. z o.o. należy powiadomić : Kierownika Działu Transportu Kolejowego, a na II i III zmianie i w dni ustawowo wolne od pracy Mistrza Ruchu Kolejowego „AMK KOKS” Sp. z o.o.
12. Obchody torów, oględziny zewnętrzne i konserwację rozjazdów oraz dokręcanie śrub i wkrętów na terenie bocznic dokonują uprawnieni pracownicy, odnotowując ten fakt w dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie.

13. Sprawdzanie działania urządzeń srk przeprowadzane jest raz w roku podczas kontroli okresowej.
14. Sprawdzanie stanu torów i rozjazdów :
 - a) co 12 miesięcy przeprowadza się techniczne badanie rozjazdów oraz pomiary torów i rozjazdów,
 - b) wyniki tych sprawdzeń odnotowuje się odpowiednio w dzienniku oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie, książce pomiaru torów oraz w kartotekach rozjazdów.
15. Za terminowe i prawidłowe wykonywanie sprawdzeń działania urządzeń srk, badań rozjazdów, pomiaru torów oraz za prawidłowe prowadzenie dziennika oględzin rozjazdów i skrzyżowań torów w jednym poziomie, książki kontroli urządzeń srk, książki pomiaru torów oraz kartotek rozjazdów na terenie bocznicy kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. odpowiedzialny jest Kierownik Działu Transportu Kolejowego.

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

1. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy w zakresie wykształcenia, przygotowania zawodowego oraz zdolności fizycznej i psychicznej, określają odrębne przepisy oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 12.01.2015r. poz. 46);
2. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z transportem kolejowym na bocznicy „AMK KOKS” Sp. z o.o. muszą posiadać autoryzację miejscową przeprowadzoną przez pracodawcę.
3. Kierujący manewrami na bocznicy kolejowej powinien posiadać kwalifikacje i uprawnienia ustawiacza oraz upoważnienie wydane przez pracodawcę.
4. Maszynista pojazdu trakcyjnego powinien posiadać prawo kierowania wydane przez pracodawcę – dokument upoważniający do kierowania pojazdem trakcyjnym na bocznicy,.
5. Pracownik wykonujący pracę manewrową na bocznicy powinien mieć kwalifikacje i uprawnienia manewrowego.
6. Pracownicy przeprowadzający obchody torów i oględziny rozjazdów na bocznicy powinni posiadać uprawnienia toromistrza.
7. Pracownik utrzymujący urządzenia srk powinien mieć kwalifikacje automatyka.

8. Pracownicy obsługujący podciągarki oraz specjalne urządzenia mechaniczne zatrudnieni przy pracach ładunkowych w transporcie kolejowym bocznic, powinni posiadać uprawnienia do obsługi tych urządzeń .
9. Pracownicy kierujący ruchem na przejeździe drogowym i przejściu w poziomie szyn oraz strzegący przejazdu na miejscu na czas przejazdu taboru kolejowego powinni posiadać uprawnienia dróżnika przejazdowego.

11. SZKOLENIE PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY

1. Wszyscy pracownicy zatrudnieni przy pracach związanych z transportem kolejowym na bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. muszą posiadać wymagane kwalifikacje oraz podlegają pouczeniom okresowym i egzaminom .
2. Każdy pracownik bocznicy związany z transportem kolejowym musi mieć założoną dokumentację osobową, w której odpowiednio do zajmowanego stanowiska powinny się znajdować :
 - świadectwo (odpis) złożonych egzaminów kwalifikacyjnych na dane stanowisko,
 - rejestr egzaminów kwalifikacyjnych, weryfikacyjnych i okresowych,
 - świadectwo zdrowia (badanie okresowe),
 - kserokopię prawa kierowania pojazdem trakcyjnym, - kserokopię uprawnień stanowiskowych.
3. Zatrudnienie przy pracach związanych z transportem kolejowym pracowników nie posiadających wymaganych egzaminów i przeszkolenia oraz badań lekarskich jest niedopuszczalne i grozi sankcjami karnymi zgodnie z Kodeksem Pracy.
4. Dokumentację osobową pracowników zatrudnionych przy pracach manewrowych na bocznic „AMK KOKS” Sp. z o.o. prowadzi Kierownik Działu Transportu Kolejowego.

12. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY

12.1. Obowiązki kierownika manewrów

1. Kierownik manewrów podlega organizacyjnie bezpośrednio Mistrzowi Ruchu Kolejowego.
2. Do zakresu podstawowych obowiązków kierownika manewrów należy :

- a) kierowanie, koordynowanie i nadzór nad całością prac manewrowych wykonywanych na bocznicach kolejowej podczas swojej zmiany roboczej, b) zgłaszanie awarii lub wypadku przy pracy bezpośrednio przełożonemu
- c) kierowanie akcją ratowniczą lub gaśniczą do czasu przybycia pracowników do tego uprawnionych,
- d) przestrzeganie postanowień instrukcji o technice pracy manewrowej i sygnalizacji
- e) prowadzenie niezbędnej dokumentacji dla potrzeb obsługi bocznic przez przewoźników i prowadzenia ruchu manewrowego, f) wykonywanie poleceń bezpośredniego przełożonego,

3. Przed przystąpieniem do pracy manewrowej kierownik manewrów powinien:

- zapoznać się z sytuacją eksploatacyjną bocznic, sprawdzić stan psychofizyczny przydatność podległych pracowników, ich ubiór i wyposażenie,
- polecić manewrowemu lub osobiście sprawdzić rejon manewrowy zwracając uwagę na to czy nie ma wagonów wykolejonych, uszkodzonych, z ładunkiem towarów niebezpiecznych, czy zachowane są ukresy, a wagony zabezpieczone przed zbiegnięciem,
- sprawdzić ilość płozów hamulcowych, ich stan techniczny i rozmieszczenie, łączność telefoniczną i radiotelefoniczną oraz oświetlenie,
- zapoznać z planem pracy manewrowej drużynę trakcyjną i manewrowych.

4. W czasie wykonywania pracy manewrowej kierownik manewrów powinien :

- kierować rozrządem i zestawianiem pociągów lub grup wagonów,
- dokonywać obsługi punktów ładunkowych,
- wyznaczać manewrowemu czynności związanych z obsadzeniem hamulców ręcznych, sprzęganiem i roz sprzęganiem taboru, przestawianiem zwrotnic rozjazdów, nakładanie na tor wykolejnic, oraz innych prac związanych z pracą manewrową,
- zajmować takie miejsce aby podczas podawania sygnałów manewrowych był widoczny zarówno przez maszynistę jak i manewrowego,
- ściśle wykonywać polecenia Kierownika Działu Transportu Kolejowego i innych osób dozoru, dotyczące bezpieczeństwa ruchu w pracy manewrowej,

5. Po zakończeniu pracy manewrowej kierownik manewrów powinien :

- sprawdzić, czy wagony znajdują się w granicach ukresów i czy są prawidłowo zabezpieczone przed zbiegnięciem oraz czy wykolejnice są odpowiednio nałożone na tor czy zdjęte z toru,

- podczas przekazywania zmiany, poinformować zmieniającego o aktualnej sytuacji na boczniczy oraz przekazać dowodnie klucz od zamkniętej zwrotnicy nr 66 oraz zamkniętych wykolejnic.
6. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za bezpieczne i celowe oraz terminowe wykonywanie pracy manewrowej na boczniczy zgodnie z odpowiednimi przepisami, instrukcjami i regulaminem pracy boczniczy kolejowej.
 7. W okresie zimy powinien sprawdzić czy miejsca śliskie są posypane piaskiem zapewniając bezpieczeństwo pracowników, czy płozy używane do hamowania wagonów są oczyszczone z lodu i śniegu.
 8. Kierownik manewrów jest zobowiązany :
 - poddawać się egzaminom i pouczeniom okresowym w terminach ustalonych;
 - poddawać się badaniom lekarskim zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

12.2. Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy :
 - sprzęganie i rozsprzęganie taboru,
 - przestawianie zwrotnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - hamowanie taboru w czasie rozrządu,
 - powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - zabezpieczanie taboru przed zbiegnięcia oraz wykonywanie innych czynności, związanych z pracą manewrową a zleconych przez kierownika manewrów.
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - zgłosić się do kierownika manewrów odpowiednio ubrany z przyborami sygnałowymi,
 - na polecenie kierownika manewrów sprawdzić rejon manewrowy zwracając uwagę na zajętość torów, ukresów, zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem, odpowiednie położenia wykolejnic, stan płozów na stojakach użytych do zabezpieczania wagonu przed zbiegnięciem,
 - sprawdzić stan oświetlenia rejonu manewrowego oraz czy nie ma innych przeszkód do wykonywania pracy manewrowej.
3. Podczas wykonywania pracy manewrowy powinien:
 - zawsze znajdować się po tej samej stronie składu manewrowego co kierownik manewrów, tak aby był zawsze widoczny podczas podawania sygnałów manewrowych,
 - podawać sygnały manewrowe samodzielnie podczas wykonywania jednoosobowo pracy zleconej mu przez kierownika manewrów,

- zachować ostrożność podczas obsługi wykolejnic i przestawiania zwrotnic rozjazdów nastawianych ręcznie, a każdorazowo po przestawieniu zwrotnicy należy sprawdzić doleganie iglicy do opornicy i drogę oporową kłamy zamknięcia nastawczego.
4. Po zakończeniu pracy manewrowej na polecenie kierownika manewrów manewrowy powinien :
 - sprawdzić czy wagony są poza ukresami torów i sprzęgnięte ze sobą,
 - zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem zgodnie z regulaminem pracy boczniczy kolejowej oraz nałożyć odpowiednie wykolejnice na tor, -
 - uporządkować płyty hamulcowe na stojakach .
 5. Manewrowy powinien wykonywać wszelkie polecenia kierownika manewrów i nadzoru związane z pracą manewrową z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
 6. Manewrowemu nie wolno oddalać się z miejsca pracy bez wiedzy i zgody kierownika manewrów.
 7. Manewrowy zobowiązany jest:
 - poddawać się egzaminom i pouczeniom okresowym w terminach ustalonych ;
 - poddawać się badaniom lekarskim zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

12.3. Obowiązki maszynisty lokomotywy manewrowej

1. Do obowiązków maszynisty lokomotywy manewrowej należy:
 - dokładne obserwowanie sygnałów i ścisłe ich wykonywanie,
 - obserwacja drogi przebiegu ze szczególnym zwróceniem uwagi na położenie zwrotnic i wykolejnic,
 - obserwacja rozstawienia taboru na sąsiednich torach oraz ich ewentualnego ruchu .
2. Maszynista powinien znać kierownika manewrów i wykonywać ruchy manewrowe zgodnie z jego poleceniami, jeżeli nie są one sprzeczne z obowiązującymi przepisami, instrukcjami i regulaminem pracy boczniczy kolejowej,
3. Maszynista powinien natychmiast wykonać polecenie nakazujące zatrzymanie pojazdu trakcyjnego lub zmniejszenie jego prędkości niezależnie kto je wydał.
4. Maszynista powinien mieć przy sobie prawo kierowania - dokument upoważniający do kierowania pojazdem trakcyjnym oraz dowód tożsamości.
5. Podczas przerw w pracy manewrowej i potrzebie opuszczenia lokomotywy maszynista obowiązany jest zatrzymać silnik lokomotywy spalinowej oraz

zahamować i zabezpieczyć ją przed przypadkowym uruchomieniem przez osoby niepowołane.

6. Maszynista zobowiązany jest utrzymywać w należyłym stanie technicznym przydzieloną lokomotywę oraz do jej właściwej obsługi w czasie pracy,
7. Maszynista powinien dokładnie znać budowę, zasady działania hamulców i innych urządzeń lokomotywy, którą obsługuje oraz umieć usunąć usterki przewidziane w instrukcjach.
8. Maszynista jest zobowiązany :
 - poddawać się egzaminom i pouczeniom okresowym w terminach ustalonych;
 - poddawać się badaniom lekarskim zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

12.4. Obowiązki operatora /manewrowego/ podciągarki wagonów

1. Do obowiązków operatora /manewrowego/ podciągarki wagonów należy :
 - bezpieczne obsługiwanie podciągarki linowej,
 - sprawdzanie przed uruchomieniem stanu sprawności hamulca i bębna oraz wzrokowe badanie i ocena przydatności liny,
 - dokładne obserwowanie otrzymywanych sygnałów i ich ściśle wykonywanie,
 - powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - sprawdzenie przed uruchomieniem podciągarki linowej czy nie ma przeszkód na torze do przemieszczania taboru,
 - sprawdzanie czy podczas przemieszczania wagonów nie znajdują się pracownicy w odległości mniejszej niż 5m od ciągnika linowego,
 - obserwacja przemieszczanego taboru,
 - obserwacja naciągu liny w czasie przemieszczania taboru,
 - sprzężanie i rozprzężanie wagonów w swoim rejonie,
 - zaczepianie liny za hak lub uchwyt wagonu,
 - hamowanie taboru w czasie rozrządu,
 - zabezpieczanie taboru przed zbiegnięciem oraz wykonywanie innych czynności, związanych z pracą manewrową .
2. Przed przystąpieniem do pracy operator /manewrowy/ podciągarki linowej powinien :
 - zgłosić się na miejsce pracy odpowiednio ubrany z przyborami sygnałowymi,

- sprawdzić swój rejon zwracając uwagę na zajętość torów, ukresów, zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem, stan płozów na stojakach i użytych do zabezpieczania przed zbiegnięciem, stan oświetlenia rejonu manewrowego oraz czy nie ma innych przeszkód do wykonywania pracy manewrowej.
- 3. W czasie wykonywania pracy, operator /manewrowy/ podciągarki powinien zawsze znajdować się po tej samej stronie składu manewrowego co kierownik manewrów, tak aby był zawsze widoczny przy podawaniu sygnałów manewrowych.
- 4. Po zakończeniu pracy manewrowej należy :
 - sprawdzić czy wagony są w ukresach torów, sprzęgnięte ze sobą,
 - zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem zgodnie z regulaminem,
 - uporządkować płozy hamulcowe na stojakach .
- 5. Operator /manewrowy/ powinien natychmiast wykonać poleceni nakazujące zatrzymanie przyciągarki niezależnie kto je wydał.
- 6. Podczas przerwy w pracy manewrowej podciągarka powinna być zabezpieczona przed uruchomieniem przez nieuprawnione osoby.
- 7. Operator /manewrowy/ zobowiązany jest utrzymywać w należyтым stanie technicznym podciągarkę linową oraz właściwie ją obsługiwać w czasie pracy.
- 8. Operator /manewrowy/ powinien zgłosić przełożonemu, wszelkie usterki i wydarzenia mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub sprawność podciągarki linowej.
- 9. Operator /manewrowy/ jest zobowiązany, posiadać aktualne uprawnienie i upoważnienie do obsługi podciągarki linowej,
- 10. Operatorowi /manewrowemu/ nie wolno oddalać się z miejsca pracy bez wiedzy i zgody przełożonego.
- 11. Operator /manewrowy/ jest zobowiązany :
 - poddawać się egzaminom i pouczeniom okresowym w terminach ustalonych;
 - poddawać się badaniom lekarskim zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

12.5. Obowiązki pracownika utrzymującego urządzenia srk

Pracownik utrzymujący urządzenia srk jest zobowiązany :

- a) posiadać teoretyczną i praktyczną znajomość urządzeń srk na wyznaczonym terenie działania,
- b) wykonywać prace zgodnie z obowiązującymi przepisami i instrukcjami utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach normalnotorowej ,

- c) przestrzegać wymaganych terminów przeglądów i konserwacji w ramach utrzymania urządzeń srk zgodnie z instrukcją utrzymania infrastruktury kolejowej na boczniczy normalnotorowej
- d) znać przepisy i instrukcje w zakresie techniki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz obsługi i utrzymania urządzeń srk,
- e) wykonywać polecenia nadzoru i kontroli w zakresie prowadzonych robót oraz zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego .

12.6. Obowiązki toromistrza

1. Toromistrz wykonuje swoje obowiązki na podstawie przepisów wewnętrznych utrzymania infrastruktury kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o. oraz:

- sprawuje nadzór nad stanem nawierzchni kolejowej tj. torów, rozjazdów, budowli inżynierskich, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego na boczniczy.
- sprawuje nadzór nad jakościowym, terminowym i ilościowym wykonywaniem robót torowych niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu a także wynikających z odpowiednich harmonogramów.
- realizuje polecenia nadzoru i kontroli w zakresie właściwego wykonywania robót oraz zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego .

2. Toromistrz ponosi odpowiedzialność za :

- bezpieczeństwo podległych pracowników wykonujących roboty na torach,
- właściwe osygnalizowanie miejsca robót zgodnie z przepisami;
- całość powierzonego mienia szczególnie materiały, przyrządy, narzędzia itp.
- prawidłowe i zgodne ze stanem faktycznym prowadzenie ewidencji czasu pracy oraz zużytych i odzyskanych materiałów.

3. Toromistrz jest zobowiązany :

- poddawać się egzaminom i pouczeniom okresowym w terminach ustalonych;
- poddawać się badaniom lekarskim zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

13. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKÓW Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM , POMOC LEKARSKA I SANITARNA, OCHRONA P.POŻ.

13.1. Postępowanie w razie wypadku

1. Pod pojęciem wypadku kolejowego należy rozumieć :

niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowia .

2. Do wypadków kolejowych zalicza się w szczególności :
 - a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zderzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazdy kolejowe będące w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego.
3. O wszystkich tych wypadkach w zależności od przyczyn i właściwości należy powiadomić :
 - a) Kierownika Działu Transportu Kolejowego, a na II i III zmianie i w dni ustawowo wolne od pracy Mistrza Ruchu Kolejowego „AMK KOKS” Sp. z o.o.
 - b) dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Bytom Bobrek jeżeli wypadek miał miejsce na infrastrukturze kolejowej PKP PLK lub miał związek z infrastrukturą lub pracownikami zarządcy infrastruktury PKP PLK.
4. Kierownik Działu Transportu Kolejowego „AMK KOKS” Sp. z o.o. lub Mistrz Ruchu Kolejowego, zgłasza odpowiedniemu przewoźnikowi kolejowemu każdy wypadek kolejowy, jeżeli w wypadku brały udział pojazdy kolejowe przewoźnika lub w wypadku uczestniczyli lub mieli z nim związek pracownicy przewoźnika kolejowego.
5. Do czasu przybycia przedstawicieli Komisji Wypadkowej nie wolno wkolejać wagonów, usuwać skutki wypadku, zacierać ślady i itp. oprócz przypadków, w których występuje zagrożenie zdrowia i życia ludzkiego lub zagrożenie stanu środowiska naturalnego.
6. Pojazd kolejowy, który uległ wykolejeniu każdorazowo podlega określonym badaniom w celu oceny jego stanu technicznego.
7. Każdy pracownik użytkownika bocznicy jest zobowiązany w razie wypadku z ludźmi, wezwać natychmiast w sposób najbardziej dostępny pomoc lekarską.

13.2. Pomoc lekarska i sanitarna

1. W celu udzielenia pomocy medycznej poszkodowanym należy w zależności od zaistniałych okoliczności i przyczyny odpowiednio powiadomić pogotowie ratunkowe i policję.
2. **Numery telefonów:**
 - a) Policja – **997** lub **112**
 - b) Pogotowie ratunkowe – **999**

3. Sprzęt i apteczka do udzielania pierwszej pomocy umieszczone w pomieszczeniu socjalnym i na lokomotywie manewrowej.
4. O użyciu środków opatrunkowych i leków decyduje w razie potrzeby kierownik manewrów lub maszynista lokomotywy.

13.3. Ochrona przeciwpożarowa

1. W razie zauważenia pożaru na terenie bocznic, każdy pracownik użytkownika bocznic powinien postępować zgodnie z „Regulamin Ochrony Przeciwpożarowej” „AMK KOKS” Sp. z o.o.. Ponadto w miarę możliwości powinien przystąpić do gaszenia pożaru własnymi siłami przy pomocy dostępnych środków jak gaśnice, piasek i inny sprzęt przeciwpożarowy, a w razie potrzeby zarządzić alarm podając odpowiedni sygnał gwizdawką lokomotywy zgodny z instrukcją sygnalizacji kolejowej.
2. Sprzęt przeciwpożarowy rozmieszczono w następujących punktach:
 - a) na każdej lokomotywie znajduje się na wyposażeniu gaśnica proszkowa,
 - b) w lokomotywowni, 2 gaśnice proszkowe, hydrant i skrzynia z piaskiem,
 - c) hydranty w miejscach oznaczonych.
3. O zaistniałym pożarze na bocznicach drużyna manewrowa powiadamia Mistrza Ruchu Kolejowego .
4. Podręczny sprzęt przeciwpożarowy oraz hydranty rozmieszczone są na terenie całego zakładu, miejsce ich usytuowania określa „Regulamin Ochrony Przeciwpożarowej” „AMK KOKS” Sp. z o.o..
5. Przy wykonywaniu pracy manewrowej wszyscy pracownicy użytkownika bocznic zobowiązani są przestrzegać postanowienia „Regulaminem Ochrony Przeciwpożarowej” „AMK KOKS” Sp. z o.o.
6. W razie pożaru pojazdu kolejowego należy w miarę możliwości natychmiast odstawić go na tor i w miejsce dostępne, umożliwiające przystąpienie do gaszenia pożaru i postępować zgodnie z „Regulaminem Ochrony Przeciwpożarowej” „AMK KOKS” Sp. z o.o. oraz zarządzić alarm podając odpowiedni sygnał gwizdawką lokomotywy zgodny z instrukcją sygnalizacji kolejowej.

14. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ KOLEJOWĄ

Lp.	Nazwa Zarządcy Infrastruktury / Przewoźnika	Adres	Nr telefonu
-----	---	-------	-------------

1	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach	42 – 600 Tarnowskie Góry ul. Nakielska 3	(32)7192343
2	PKP CARGO S.A. Górnośląski Zakład Spółki w Tarnowskich Górach	42 – 600 Tarnowskie Góry Ul. Piłsudskiego 21	(32)7192300
3	DB Schenker Rail Polska SA	41-800 Zabrze ul. Wolności 337	32 7889325
4	CTL Logistics Sp z o.o	40-203 Katowice Al. Rozdzieńskiego 190B	608 285 317
5	Lotos Kolej Sp z o.o	Czechowice Dziedzice 43502 ul. Łukasiewicza 2	32 3237841
6	Cargo Serwis Sp z o.o	Katowice 40-123 ul. Czerwińskiego 6	32 2584944

15. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

15.1. Rozdzielnik regulaminu

Regulamin sporządzono w 12 jednakowo brzmiących egzemplarzach i przekazano zainteresowanym wg następującego rozdzielnika :

1. „AMK KOKS” Sp. z o.o. – 5 egz.
2. PKP PLK S.A. Zakład linii Kolejowych w Tarnowskich Górach – 2 egz.
3. PKP CARGO S.A. Górnośląski Zakład Spółki w Tarnowskich Górach – 1 egz.
4. CTL Logistics Sp z o.o. – 1 egz. 5. Lotos Kolej Sp z o.o. – 1 egz.
6. Cargo Serwis Sp z o.o. – 1 egz.
7. Pol Miedź Trans Sp z o.o. – 1 egz.

15.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień

1. Wszelkie zmiany i uzupełnienia w regulaminie pracy bocznic kolejowej mogą być wprowadzone tylko na podstawie „Aneksu” zatwierdzonego przez właściciela bocznic i uzgodnionego z zarządcą infrastruktury kolejowej, z którego torami bocznic jest połączona.
Zmiany te powinny być poprzedzone odpowiednim zarządzeniem wydanym przez zatwierdzającego i odnotowane w skorowidzu zmian i uzupełnień przez Kierownika Działu Transportu Kolejowego.
2. Wszystkie zmiany w regulaminie pracy bocznic kolejowej powinny być wpisywane odręcznie i czytelnie długopisem po przekreśleniu kolorem czerwonym tekstu poprzedniego w taki sposób, aby go można było odczytać. 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. Zabrania się wprowadzania zmian do regulaminów technicznych i wyciągów z regulaminów w formie wklejek.

3. Zmiany i uzupełnienia adresów, numerów telefonów, nazw instytucji można wprowadzić bez sporządzania „Aneksu”. Zmiany tego rodzaju nie wymagają uzgodnienia.
4. Po naniesieniu zmian i uzupełnień do regulaminów i wyciągów, należy o tym niezwłocznie powiadomić zainteresowanych pracowników, przeprowadzając ponownie egzamin autoryzacyjny .

15.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

1. Niniejszy regulamin i ewentualne zmiany w nim wprowadzone powinni przyjąć do wiadomości, za własnoręcznym podpisem w wykazie wszyscy pracownicy „AMK KOKS” Sp. z o.o. związani z pracą techniczno – ruchową, eksploatacją i utrzymaniem bocznic kolejowej oraz pracownicy przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę za co odpowiedzialny jest Kierownik Działu Transportu Kolejowego.
2. Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia Regulaminu pracy bocznic kolejowej przechowywany jest przez Kierownika Działu Transportu Kolejowego.

16. ZAŁĄCZNIKI DO REGULAMINU

1. Plan sytuacyjny bocznic kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o.

17. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEN TREŚCI REGULAMINU

Skorowidz zmian i uzupełnień

Nr poz.	Nr str.	Wprowadzona zmiana		Podpis wprowadzającego	Uwagi kontroli
		Podstawa wprowadzenia	Data		

WYKAZ

pracowników, którzy przyjęli do wiadomości treść Regulaminu pracy bocznic
kolejowej „AMK KOKS” Sp. z o.o.

L.p	Nazwisko i Imię	Stanowisko	Data	Podpis

