

ENEA ELEKTROWNIA POŁANIEC S.A.

REGULAMIN

**PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

Do użytku służbowego

Egz. Nr

Połaniec, 2021 rok.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC

OPRACOWAŁ:

Jana Siudła, Renata Piwowar

UZGODNIONO:

1. Enea Elektrownia Połaniec S.A.

dnia 15.04.2021


DYREKTOR
KCI
Piotr KWIATKOWSKI

2. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach

dnia 15.04.2021


DYREKTOR
KZ
Krzysztof Kubiś

ważny od dnia 15.04.2021

ZATWIERDZAM:

dnia 15.04.2021

Wiceprezes Zarządu ds. Technicznych
Enea Elektrownia Połaniec S.A.

Krzysztof Pawełek

Prezes Zarządu
Enea Elektrownia Połaniec S.A.

Bogusław Rybicki
/ Enea Elektrownia Połaniec S.A. /

Regulamin sporządzono w sześciu jednobrzmiących egzemplarzach

Regulamin zawiera 74 strony

Spis działek znajdujących się w regulaminie technicznym

I. Postanowienia ogólne	7
1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.....	7
2. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej.....	8
3. Zakres obowiązywania regulaminu.....	8
4. Użytkownik bocznic kolejowej.....	8
5. Współużytkownicy bocznic kolejowej.....	8
6. Przeznaczenie bocznic kolejowej.....	8
7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych użytkownika bocznic.....	9
8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z którym/i bocznic kolejowa jest połączona lub przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ch bocznicę.....	10
II. Opis techniczny bocznic kolejowej:	11
1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona.....	11
2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.....	11
3. Lokalizacja punktu/ów zdawczo-odbiorczego/ych.....	11
4. Tory bocznicowe - ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od - do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne.....	12
5. Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przedstawiania zwrotnic rozjazdów.....	15
6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.....	17
7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.....	17
8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.....	18
9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	18
10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.....	18
11. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.....	18
12. Oświetlenie bocznic kolejowej.....	20
13. Punkty ładunkowe.....	21
14. Urządzenia ładunkowe.....	21
15. Wagi wagonowe.....	22
16. Bramy kolejowe.....	22
17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.....	23
18. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli.....	23
19. Sygnały, wskaźniki i tablice.....	24
20. Urządzenia i środki trakcyjne.....	26
21. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.....	27
22. Środki łączności.....	27
III. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z którymi bocznic kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury kolejowej.....	29
IV. Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej:.....	34

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.....	34
2. Liczba obsługa i czas ich wykonywania.	34
3. Masa hamująca składów manewrowych.	34
4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.....	34
5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.	34
6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej.	35
7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznic kolejowych po torach zarządcy/ ów infrastruktury kolejowej, z którym/ i bocznic kolejowa jest połączona.	35
V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej:.....	36
1. Podział bocznic kolejowych na rejon manewrowe.	36
2. Maksymalne prędkości jazdy manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej.	36
3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	36
4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym.	37
5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.....	37
6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.....	37
7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.....	37
8. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.	38
9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych.	38
10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub przeciągarek wagonów.	38
11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.	38
12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.....	39
13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.	39
VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznic kolejowej:.....	40
1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.	40
2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.	40
3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.....	41
4. Wążeń wagonów.	45
5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	45
6. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych.	47
VII. Organizacja obsługi punktu/ów zdawczo-odbiorczego/y:.....	51
1. Przyjmowanie wagonów na punkcie/tach zdawczo-odbiorczym/ch.	51
2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt/y zdawczo- odbiorczy/e.....	51
VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu kolejną towarów niebezpiecznych:.....	52
1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej.....	52
2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej.	52
3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.	53
4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.....	54
IX. Nadzór nad stanem technicznych i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.....	55

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

X. Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicę (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicę)	56
XI. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznicę (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznicę ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych)	58
XII. Postępowania w razie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na terenie bocznicę kolejowej Elektrowni Połaniec	67
XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z torami którego/ych bocznicę kolejowa jest połączona oraz przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ych bocznicę kolejową	70
XIV. Postanowienia końcowe	71
XV. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	73
XVI. Załączniki	74

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

SPIS SKRÓTÓW

Lp.	Skrót	Pełna treść
1.	Użytkownik boczniczy	Enea Elektrownia Połaniec S.A. z siedzibą w Zawadzie 26, 28-230 Połaniec
2.	PKP PLK S. A.	Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S. A.
3.	Obsługujący bocznicę	Podmiot, z którym Enea Elektrownia Połaniec S.A. zawarła umowę na obsługę manewrową boczniczy oraz przewóz pomiędzy punktem zdawczo – odbiorczym i bocznicą, posiadający certyfikat bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub świadectwo bezpieczeństwa przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie boczniczy kolejowej
4.	Prowadzący pojazd kolejowy	Maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe
5.	Pł	Posterunek dyżurnego ruchu stacji PKP PLK Połaniec
6.	Ep	Posterunek dyżurnego ruchu boczniczy Elektrowni Połaniec
7.	EP	Bocznicza kolejowa Elektrowni Połaniec
8.	PR	Początek rozjazdu
9.	SR	Środek rozjazdu
10.	KO	Koziół oporowy
11.	UR	Ukres rozjazdu
12.	Tm	Tarcza manewrowa
13.	srk	Urządzenia sterowania ruchem kolejowym
14.	WW	Wywrotnica wagonowa
15.	ZG, RK	Załadownia gipsu, rozładownia kamienia
16.	PD	Przejazd kolejowo-drogowy
17.	Wk	Wykolejnica

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC

I. Postanowienia ogólne

1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

1.1. Regulamin pracy boczniczy kolejowej opracowany został na podstawie:

- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie materiałów niebezpiecznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 154 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 101);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 369);
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic z drogami i ich usytuowanie (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm.);
- Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. MI nr 3 poz. 8 z dnia 26.02.2010 r.);
- Przepisów wewnętrznych.

1.2. Celem opracowania regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy manewrowej na boczniczy kolejowej. Regulamin pracy boczniczy kolejowej obejmuje postanowienia regulujące prawidłowe i bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na terenie boczniczy.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

2. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej.

- 2.1 Bocznic kolejowa Elektrowni Połaniec eksploatowana jest na podstawie Świadectwa Bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla Enea Elektrownia Połaniec S.A.

3. Zakres obowiązywania regulaminu.

- 3.1. Regulamin obejmuje w swym zakresie sprawy techniczno-ruchowe, ogólnie-eksploatacyjne, bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie bocznic, utrzymania konserwacji torów i urządzeń, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz inne wynikające z warunków miejscowych.

- 3.2. Postanowienia Regulaminu pracy bocznic kolejowej obowiązują:

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

4. Użytkownik bocznic kolejowej.

- 4.1 Użytkownikiem bocznic kolejowej Elektrowni Połaniec jest Enea Elektrownia Połaniec S.A. z siedzibą w Zawadzie 26, 28-230 Połaniec.

5. Współużytkownicy bocznic kolejowej.

- 5.1 Bocznic nie jest współużytkowana przez inne podmioty gospodarcze.

6. Przeznaczenie bocznic kolejowej.

- 6.1 Bocznic kolejowa przeznaczona jest do:

- przyjmowania ładownych składów całopociągowych węglarek,
- rozładunku węgla,
- rozładunku wagonów węglarek z biomasą,
- rozładunku kamienia wapiennego z wagonów samowyładowniczych,
- załadunku gipsu i popiołu mokrego,
- rozładunku wody amoniakalnej,
- załadunku popiołu suchego do wagonów zbiornikowych,
- rozładunku materiałów niebezpiecznych tj. kwasu chlorowodorowego, wodnego roztworu wodorotlenku sodu, oleju opałowego ciężkiego (mazutu),
- załadunku i rozładunku przesyłek wielkogabarytowych tj. transformatory, wirniki turbin i generatorów, stojany generatorów,
- załadunku złomu i rozładunku wyrobów hutniczych oraz części i urządzeń niezbędnych dla utrzymania i eksploatacji Elektrowni.

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

7. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych użytkownika bocznicy.

Lp.	Nr instrukcji	Tytuł przepisu
1.	I/PE/P/35/2016	Enea Elektrownia Połaniec S.A. Instrukcja o technice pracy manewrowej oraz sygnalizacji na bocznicy.
2.	I/PE/P/36/2016	Enea Elektrownia Połaniec S.A. Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy.
3.	I/ME/P/6/2020	Enea Elektrownia Połaniec S.A. Instrukcja obsługi komputerowego pulpitu nastawczego system TMC-EOW/RaSTW

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC

8. Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, jeżeli zostały one pozyskane od zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z którym/i bocznicą kolejową jest połączona lub przewoźnika/ów kolejowego/yh obsługującego/ch bocznicę.

8.1 Przepisy wewnętrzne pozyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicą kolejową jest połączona (PKP PLK S.A.):

Lp.	Symbol przepisu	Tytuł przepisu
1.	Ir-1	Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów
2.	Ir-8	Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym
3.	Ir-9	Instrukcja o technice wykonywania manewrów
4.	Ir-16	Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych
5.	Ie-1	Instrukcja sygnalizacji
6.	Ie-5	Instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym
7.	Ie-7	Instrukcja diagnostyki technicznej i kontroli okresowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym
8.	Ie-12	Instrukcja konserwacji, przeglądów oraz napraw bieżących urządzeń sterowania ruchem kolejowym

8.2 Przepisy wewnętrzne stosowane przez obsługującego bocznicę

Obsługujący bocznicę stosuje własne przepisy wewnętrzne w zakresie: obsługi pojazdów kolejowych i ich utrzymania oraz obsługi i utrzymania urządzeń radiołączności pociągowej i manewrowej.

II. Opis techniczny bocznicy kolejowej

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

1.1 Bocznicą Elektrowni Połaniec ma dwa tory dojazdowe nr 51 i 52. Tor dojazdowy nr 52 odgałęzia się od toru stacyjnego nr 2 stacji PKP PLK S.A. Połaniec rozjazdem nr 35 w km. 16.980 linii nr 75 Rytwiany – Połaniec. Tor dojazdowy nr 51 odgałęzia się od toru stacyjnego nr 1 rozjazdem nr 39 w km. 17.043 linii nr 75 Rytwiany – Połaniec. Początkiem bocznicy jest kilometr 17.474 (koniec) linii PKP PLK S.A. nr 75 Rytwiany – Połaniec zlokalizowany w torach dojazdowych nr 51 i 52, który jest jednocześnie kilometrem 0.00 bocznicy Elektrowni w Połaniu.

Na torach dojazdowych nr 51 i 52 pomiędzy stacją PKP PLK S.A. Połaniec, a stacją zakładową (boczną) Elektrowni w km 17.119 znajduje się w poziomie szyn przejazd kolejowo-drogowy kat D.

Tor nr 300 równoległy do toru nr 51 stanowi tor wyciągowy, znajdujący się w dyspozycji stacji zakładowej Elektrowni. Tor nr 300 leży na całej swej długości w poziomie i zakończony jest kozłem oporowym.

2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

2.1. Ze względu na sposób prowadzenia ruchu bocznicą jest stacją i nosi nazwę Elektrownia Połaniec. Na bocznicę jest jedna nastawia usytuowana centralnie oznaczona skrótem Ep, która pełni rolę nastawni dysponującej i manewrowej. Obsługę urządzeń srk, prowadzenie ruchu pomiędzy bocznicą a stacją kolejową i kierowanie pracą manewrową na bocznicę wykonuje dyżurny ruchu. Obsada jednoosobowa na każdej zmianie. Posterunek jest czynny całą dobę przez wszystkie dni w roku.

2.2. Granica okręgu nastawczego przebiega na wysokości semaforów wjazdowych A² oraz B² od strony torów wjazdowych nr 51 i nr 52 łączących bocznicę Elektrowni ze stacją PKP PLK S.A. Połaniec oraz na wysokości tarcz manewrowych Tm4, Tm5, Tm28, Tm43, Tm44 od strony torów bocznicy nr 500, 301, 111b, 122, 121.

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

3.1 Punkt zdawczo - odbiorczy bocznicy Elektrowni Połaniec znajduje się na stacji PKP PLK S.A. Połaniec.

3.2 Obsługa bocznicy Elektrownia Połaniec odbywa się na zasadzie jazd pociągów po zorganizowanych drogach przebiegu na sygnały zezwalające na semaforach.

3.3 Podstawą prowadzenia ruchu po torach dojazdowych (szlakowych) nr 51 i 52 jest telefoniczne zapowiadanie pociągów według zasad zapowiadania określonych w §24, 25, 26 Instrukcji Ir-1. Warunki prowadzenia ruchu pomiędzy stacją PKP PLK S.A. Połaniec a bocznicą opisane są szczegółowo w działce III niniejszego regulaminu.

3.4 Pojemność maksymalna grupy zdawczo - odbiorczej wynosi 300 wagonów czteroosiowych lub 7 pociągów.

3.5 Czynności zdawczo - odbiorcze odbywają się na torach zdawczo - odbiorczych stacji PKP PLK S.A. Połaniec nr 1, 3, 5, 2, 4, 6, 8.

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

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

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie toru	Długość toru						Pojemność użyteczna w wagonach 4-os.	Uwagi
		Całkowita			Użyteczna				
		od	do	metrów	od	do	metrów		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
100	Rozmrażalnia	PR 111	SR 114	490	Tm14	Tm21	470		
101	Wagowy	PR 102	PR 107	155	UR 103	UR 107	60	3	
103	Przebiegowy A ² B ² , H103 ²	PR 110	SR 114	748	H103 ^{2m}	K103 ^m	578	34	
103b	Odstawczy	SR 114	PR 134	800	Tm21	Tm35	665	39	
105a	Przebiegowy A ² B ² , H105 ²	PR 107	PR 115	872,5	H105 ^{2m}	K105 ^m	630	37	
106	Przebiegowy A ² F106	PR101	PR112	747	F106 ^{2m}	K106 ^m	113		
107a	Odstawczy	SR 114	PR 125	639,8	Tm22	Tm27	509	26	
107b	Komunikacyjny	PR 125	PR 141	164,2	-	-	-	-	
109	Odstawczy	PR 121	PR 125	572,8	Tm23	Tm26	418	21	
111a	Komunikacyjny	PR 122	PR 123	428	-	-	-	-	
111b	Komunikacyjny	PR 123	PR 402	413	-	-	-	-	
121	Komunikacyjny	PR 141	PR 145	328	-	-	-	-	
123	Wyciągowy	PR 145	KO	203	UR 146	Z1	63	3	
125	Ładunkowy	PR 146	KO	417	Wk5	Z1	-	-	„wyłączony z eksploatacji”, nieczynny
102a	Komunikacyjny	PR 108	PR 111	309	-	-	-	-	
102b	Ładunkowy	PR 111	PR 133	1233,4	Tm13	WW2	340	20	
					WW2	Tm33	667	39	
104	Ładunkowy	PR 109	PR 133	1510,4	Tm11	WW1	513	30	
					WW1	Tm32	670	39	
112	Odjazdowy	PR112	PR 132	852	Tm19	Tm31	632	38	

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

114	Objazdowy	PR 112	PR 131	743	Tm18	Tm30	632	35	
122a	Komunikacyjny	PR 133	PR 142	179,3	-	-	-	-	
122	Wyciągowy	PR 142	KO	458,0	Tm43	Z1	396	23	
300	Wyciągowy	PR 105	KO	398,6	Tm3	Z1	306	18	
301	Komunikacyjny	PR 105	PR 301	152	-	-	-	-	
302	Komunikacyjny	PR 301	PR 308	159,2	-	-	-	-	
303	Odstawczy	PR 301	KO	198	UR 304	Z1	74	4	
304	Ładunkowy	PR 304	KO	359	UR304	Z1	355	20	
305	Ładunkowy	PR 302	KO	432	UR 303	Z1	351	20	
306	Ładunkowy	PR 303	KO	580	UR 303	PD	370	21	
					PD	Hala rem.	107	6	
307	Trakcyjny	PR 305	KO	234	UR305	Z1	187	11	
308	Trakcyjny	PR 308	KO	229	UR 306	Z1	143	8	
309	Komunikacyjny	PR 306	PR 307	576	-	-	-	-	
310	Ładunkowy	PR 307	KO	293,6	PD	Z1	131	7	
311	Ładunkowy	PR 307	KO	148	PD	PD	66	3	
312	Odstawczy	PR 308	PR 113	285	UR305	UR113	195	11	
401	Komunikacyjny	PR 145	PR 401	342	-	-	-	-	
402	Komunikacyjny	PR 401	PR 421	367	-	-	-	-	
404	Komunikacyjny	PR 401	PR 422	448	-	-	-	-	
404a	Ładunkowy	PR 422	KO	304	UR422	KO	300	15	
405	Ładunkowy	PR 403	KO	679	PD 0,080	PD 0,298	202	10	
					PD 0,298	PD 0,560	366	18	
406	Komunikacyjny	PR 404	PR 423	393	-	-	-	-	
421	Ładunkowy	PR 421	KO	436	UR421	ZG	122	7	
					ZG	Z1	136	8	
422	Ładunkowy	PR 421	KO	436	UR421	RK	122	7	

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

					RK	Z1	136	8	
423	Ładunkowy	PR 422	KO	662	UR422	Z1	618	36	
425	Ładunkowy	PR 423	KO	344	UR423	Z1	290	17	
426	Ładunkowy	PR 423	KO	1808	UR423	Z1	717	42	
500	Komunikacyjny	PR 104	PR 501	618	-	-	-	-	
501	Ładunkowy	PR 501	PR 502	1023	UR501	UR502	939	55	
502	Odstawczy	PR 501	PR 502	1023	UR501	UR502	939	55	
503	Wyciągowy	PR 502	KO	65	-	-	-	-	

4.1 Pochylenia podłużne torów.

Lp.	Nr toru	Rodzaj pochylenia	Wielkość pochylenia W %	Długość pochylenia w metrach	Kilometracja pochylenia
1	2	3	4	5	6
1.	500	wzniesienie	18,0	105	0.045 ÷ 0.150
2.	500, 501, 502	wzniesienie	10,9	569	0.150 ÷ 0.719
3.	501, 502	spadek	0,5	350	1.230 ÷ 1.580
4.	501, 502, 503	wzniesienie	5,0	127,25	1.580 ÷ 707,25
5.	104	spadek	3,6	50	za WW - 1
6.	102 b	spadek	4,0	50	za WW - 2
7.	121, 122, 123, 401	wzniesienie	2,0	475	1.903 ÷ 2.378
8.	125	wzniesienie	1,0	129	0.032 ÷ 0.161

Profil podłużny podano licząc od początku kilometracji torów.

Na pozostałych torach bocznicy pochylenia nie występują.

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

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

5.1 Wykaz zwrotnic i wykolejnic na bocznicy.

Nr zwrotnicy i wykolejnicy	rodzaj i typ rozjazdu	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób przestawiania r - ręczny, e - elektryczny	Oświetlenie zwrotnicy	UWAGI
1	2	3	4	5	6
101	Zwyczajny prawy S49,1:9,190	na rozjazd 104	e	nie	-
102	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 51	e	nie	-
103	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 101	e	nie	-
104	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 106	e	nie	-
105	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 300	e	nie	-
106	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na rozjazd 301	e	nie	-
107	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 101	e	nie	-
108	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na rozjazd 110	e	nie	-
109	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 102a	e	nie	-
110	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 105a	e	nie	-
111	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor102b	e	nie	-
112	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 112	e	nie	-
113	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 105a	r	nie	-
114	krzyżowy podwójny S49, 1:9, 190	na tor 103/103b	e	nie	-
115	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 105a	e	nie	-
121	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor107a	e	nie	-
122	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 109	e	nie	-

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

123	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 111b	e	nie	-
124	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 109	e	nie	-
125	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 107a	e	nie	-
131	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 112	e	nie	-
132	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 104	e	nie	-
133	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 102b	e	nie	-
134	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor103b	r	nie	-
141	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na rozjazd 142	e	nie	-
142	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na rozjazd 141	e	nie	-
143	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 122	r	nie	-
144	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na rozjazd 141	r	nie	-
145	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 121	r	nie	-
146	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 123	r	nie	-
301	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 302	r	nie	-
302	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na rozjazd 304	r	nie	-
303	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 305	r	nie	-
304	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 303	r	nie	-
305	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 307	r	nie	-
306	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 308	r	nie	-
307	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 310	r	nie	-
308	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na rozjazd 305	r	nie	-
401	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na rozjazd 402	r	nie	-
402	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na rozjazd 401	r	nie	-
403	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na rozjazd 404	r	nie	-

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

404	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 406	r	nie	-
421	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 421	r	nie	-
422	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 423	r	nie	-
423	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 426	r	nie	-
501	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 501	r	nie	-
502	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 501	r	nie	-
skrzyżowanie	S-49. kąt 40° 1435/1435	tor 111b/tor 402	-	-	-

5.2 Każdego dnia na pierwszej zmianie oględziny zewnętrzne rozjazdów w rejonie nastawczym nastawni Ep dokonuje pracownik wyznaczony przez dyżurnego ruchu. Oględziny rozjazdów, obsługiwanych przez drużyny manewrowe, dokonują pracownicy tych drużyn.

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

Nr wykolejnicy	Położenie zasadnicze	Sposób przestawiania	Uwagi
1	2	3	4
Wk1	Nałożona na tor nr 300	elektryczny	-
Wk2	Nałożona na tor nr 500	elektryczny	-
Wk3	Nałożona na tor nr 301	elektryczny	-
Wk4 podwójna	Nałożona na rozjazd nr 109	elektryczny	-
Wk5	Nałożona na tor nr 125	ręczny	-

7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

- 7.1 Rejon nastawczy nastawni dysponującej EP. Zwrotnice rozjazdów i wykolejnic nr: 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 113, Wk1, Wk2, Wk3, Wk4 uzależnione są w zorganizowanych przebiegach pociągowych oraz przebiegach manewrowych.
- 7.2 Zwrotnice rozjazdów nr: 114, 115, 121, 122, 123, 124, 125, 131, 132, 133, 141, 142, uzależnione są tylko od przebiegów manewrowych.
- 7.3 Zwrotnice rozjazdów nr 113, 143, 144, 146, 307, 501 zamykane są w położeniu zasadniczym na zamki trzpieniowe, a klucze od zamków są u dyżurnego ruchu na nastawni EP.
- 7.4 Zwrotnica rozjazdu nr 113 zamknięta jest w położeniu zasadniczym na tor nr 105a na zamek trzpieniowy, a klucz jest uzależniony poprzez zamek elektromagnetyczny UZE-01, zlokalizowany na międzytorzu torów nr 103 i 105a, przy rozjeździe nr 113.
- 7.5 Zwrotnice i wykolejnice nr: 143, 144, 145, 146, Wk5, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 401, 402, 403,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

404, 421, 422, 423, 501, 502 nie są uzależnione.

8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

- 8.1 Do okręgu nastawczego nastawni dysponującej Ep przyporządkowane są zwrotnice rozjazdów i wykolejnice nr: 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 113, Wk1, Wk2, Wk3, Wk4, 114, 115, 121, 122, 123, 124, 125, 131, 132, 133, 134, 141, 142.
- 8.2 Zwrotnice pozostałych rozjazdów nr: 143, 144, 145, 146, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 401, 402, 403, 404, 421, 422, 423, 501, 502 i wykolejnicę Wk5 obsługuje drużyna manewrowa.

9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

- 9.1 Nastawnia dysponująca „Ep” na bocznicie kolejowej elektrowni jest wyposażona w zdecentralizowany system sterowania ruchem kolejowym typu TMC-EOW/RaStW przeznaczony do prowadzenia ruchu kolejowego w obrębie posterunku ruchu oraz współpracy z urządzeniami liniowymi na bocznicie kolejowej Elektrowni Połaniec. Centralna aparatura wewnętrzna zdecentralizowanego systemu sterowania ruchem kolejowym typu TMC-EOW/RaStW została zabudowana w nastawni.
- 9.2 Postępowanie w przypadku wygaszania światła czerwonego na semaforach świetlnych:
Zanik napięcia w urządzeniach srk sygnalizowany jest dzwonkiem. Posterunek jest zasilany z dwóch rozdzielni elektrycznych. W przypadku zaniku napięcia następuje samoczynne przełączenie na zasilanie z drugiej rozdzielni. Awarię zasilania dyżurny ruchu zgłasza dyżurnemu elektrykowi elektrowni.
- 9.3 Inne ustalenia wynikające z miejscowych potrzeb (np. wyłączenia zwrotnicy, obsługa nietypowych urządzeń itp.):
Nastawnia wyposażona jest w:
- dwa zapasowe zamki zwrotnicowe do zamykania zwrotnic typu S49,
 - dwie zapasowe spony iglicowe.

10. Kolejowe obiekty inżynierskie.

- 10.1 Nad torami nr 105a, 103, 100, 102b, 104, pomiędzy wywrotnicami w km 0.941, znajduje się kładka dla pieszych, umożliwiająca przejście nad torami w trakcie wyładunku wagonów. Kładka posiada zejścia na międzytorza torów nr 102b i 104 oraz torów nr 104 i 112, a wejście przy torze nr 105a od strony przejazdu w km 0.961,5. Długość kładki wynosi 45 m, a szerokość 3 m. Kładka zawieszona jest na wysokości 5 m nad torami.
- 10.2 Innych obiektów inżynierskich na terenie bocznic nie ma.

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

11.1 Wykaz przejazdów i przejść dla pieszych w poziomie szyn na bocznicie kolejowej Elektrowni Połaniec:

Przejazd w torze nr	Kategoria	Przejazd w km	Oznakowanie przejazdu		Kto obsługuje
			droga	tor	
1	2	3	4	5	5
500	A	0.166,5	Znaki drog. A-9, G-1a, G-1b, G-1c	W6b	Dyż. ruchu nast.Ep

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

303		0.028	krzyż św. Andrzeja		
306		0.524	krzyż św. Andrzeja	W6b	
306		0.617	krzyż św. Andrzeja	W6b	
307, 308 312, 105a, 103, 100, 102b, 104,106		0.228 0.664	krzyż św. Andrzeja		
309		0.159,5	krzyż św. Andrzeja	W6b	
309		0.191,5	krzyż św. Andrzeja	W6b	
310, 311		0.701	krzyż św. Andrzeja	W6b	
310		0.782,6	krzyż św. Andrzeja	W6b	
310		0,798	krzyż św. Andrzeja	W6b	
310		0,861,5	krzyż św. Andrzeja	W6b	
105a,103,100,102b,104		0.840	krzyż św. Andrzeja		
105a,103,100a,102b		0.950	krzyż św. Andrzeja		
111b		1.707,7	krzyż św. Andrzeja	W6b	
111b		1.857,7	krzyż św. Andrzeja		
402, 401, 111b		0.432	krzyż św. Andrzeja		
401		0.206	krzyż św. Andrzeja	W6b	
401		0.295	krzyż św. Andrzeja		
402		0.702	krzyż św. Andrzeja	W6b	
421, 422		0,838	krzyż św. Andrzeja		
421, 422		0,958	krzyż św. Andrzeja		
404		0.332	krzyż św. Andrzeja i sygnalizacja świetlna		Drużyna manewrowa
404		0.363	krzyż św. Andrzeja		
404a		0.160	krzyż św. Andrzeja		
423		0.057	krzyż św. Andrzeja		
423		0.150	krzyż św. Andrzeja		
423		0.187	krzyż św. Andrzeja		
423		0.413	krzyż św. Andrzeja		
405		0.080	krzyż św. Andrzeja,	W6b	
406		0.697	znak STOP		
405		0.298	krzyż św. Andrzeja		
405		0.543	krzyż św. Andrzeja		
406		0.968	krzyż św. Andrzeja, znak STOP	W 6b	
425		0.203	krzyż św. Andrzeja		
426		1.188	krzyż św. Andrzeja		
426		1.348	krzyż św. Andrzeja		
426		1.496	krzyż św. Andrzeja		
426		1.538	krzyż św. Andrzeja		
426		1.58	krzyż św. Andrzeja		
426		1.622	krzyż św. Andrzeja		
426		1.664	krzyż św. Andrzeja		
426		1.706	krzyż św. Andrzeja		
426		1.748	krzyż św. Andrzeja		
426		1.796	krzyż św. Andrzeja		
125		0.114	krzyż św. Andrzeja,		
125		0.199,8	krzyż św. Andrzeja,		

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- 11.2 Przejazd kategorii „A” w poziomie szyn drogi powiatowej Połaniec-Łęg-Turko-Niekurza z torem nr 500 boczniczy kolejowej Elektrowni Połaniec. Przejazd w km 0.166,5 jest strzeżony i posiada zapory z napędem elektrycznym obsługiwane z nastawni EP przez dyżurnego ruchu. Szczegółowe zasady obsługi zawarte są w „Regulaminie obsługi przejazdu kolejowego”. Przejazd jest oświetlony dwoma latarniami. Oświetlenie załącza dyżurny ruchu z nastawni Ep. Droga na przejeździe jest oznakowana znakami drogowymi A-9-„przejazd kolejowy z zaporami” i znakami dodatkowymi G-Ia, G-Ib, G-Ic.
- 11.3 Przejazd w poziomie szyn drogi zakładowej Elektrowni nr 302 z torem nr 404 w km 0.384 jest wyposażony w sygnalizatory świetlne. Załączania i wyłączania świateł dokonuje drużyna manewrowa. Ustawiacz lub na jego polecenie manewrowy zatrzymuje skład manewrowy przed przejazdem i załącza sygnalizację świetlną wyłącznikiem, który jest zabudowany na słupku przy przejeździe. Po przejechaniu składu przez przejazd drogowy wyłącza sygnalizację i kontynuuje pracę manewrową.
- 11.4 Pozostałe przejazdy dróg zakładowych podane w wykazie nie są strzeżone.
- 11.5 Przy przekraczaniu przejazdów niestrzeżonych z drogami kołowymi znajdujących się na terenie Elektrowni należy zachować szczególną ostrożność
- W tym celu należy:
- a) szybkość jazdy ograniczyć do 3 km/godz.,
 - b) przed przejazdem należy podać sygnał „Bacność”,
 - c) bacznie obserwować przejazd, by w razie zauważenia przeszkody do jazdy natychmiast zatrzymać tabor.
- W przypadku pchania taboru, na pierwszym pchanym wagonie powinien znajdować się ustawiacz lub manewrowy i podawać odpowiednie sygnały. Jeżeli na pierwszym wagonie nie ma stopnia, ustawiacz lub manewrowy powinien poprzedzać pieszo pchany przez przejazd tabor.
- 11.6 Czyszczenia żłobków dokonuje osoba wyznaczona przez dozór obsługującego bocznicę.

12. Oświetlenie boczniczy kolejowej.

- 12.1 Teren boczniczy Elektrowni jest oświetlony w porze nocnej /od zmierzchu do świtu/ oraz w porze dziennej przy znacznym pogorszeniu się widoczności spowodowanym wpływem czynników atmosferycznych poprzez wieże oświetleniowe z umieszczonymi na nich reflektorami skierowanymi na tory i obiekty boczniczy, a także punkty oświetleniowe umieszczone na słupach i obiektach położonych w obrębie boczniczy.
- Wieże oświetleniowe w ilości 12 sztuk znajdują się w rejonie:
- przy torze nr 106 pomiędzy rozjazdami nr 101 i 104,
 - wzdłuż boczniczy na międzytorzu torów nr 102 i 104,
 - za wywrotnicą nr 1 pomiędzy torami nr 104 i 112,
 - przy torze nr 107b,
 - na placu rozładunku biomasy
- 12.2 Włączenia i wyłączenia wież oświetleniowych i innych punktów świetlnych na terenie boczniczy dokonują pracownicy ochrony zakładu, natomiast bieżące utrzymanie i naprawy należą do służb elektroenergetycznych pracujących na zlecenie Elektrowni Połaniec.
- 12.3 Oprócz wież na terenie boczniczy znajdują się słupy oświetleniowe umieszczone wzdłuż toru nr 306, wzdłuż torów nr 121 i 122, wzdłuż toru nr 405, przy roгатce na przejeździe kat. A w torze nr 500 oraz pojedyncze lampy umieszczone przy wszystkich ważniejszych obiektach boczniczy wzdłuż pozostałych torów.

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

12.4 Ponadto każda z wywrotnic wyposażona jest w 12 sztuk lamp umieszczonych w dachu budynku wywrotnicy oraz 12 sztuk lamp umieszczonych na słupach bocznych budynku wywrotnicy.

12.5 Oświetlenie bocznic odpowiada wymaganiom normatywu higienicznego i zapewnia dobrą widoczność.

12.6 W przypadku awarii oświetlenia, utrudniającej normalną pracę bocznic, mistrz zmianowy obsługującego bocznicę winien natychmiast powiadomić dyżurnego inżyniera ruchu elektrowni (DIRE), który niezwłocznie uruchamia procedurę usunięcia awarii.

13. Punkty ładunkowe.

13.1 Wykaz ramp ładunkowych

Położenie rampy	Rodzaj i przeznaczenie	Dopuszczalne obciążenie	Dł. frontu ładunkowego w m	Szer. frontu ładunkowego w m
Tor nr 311	stała, przy stacji DEMI przeznaczona do rozładunku chemikaliów (kwas, ług sodowy)	40 ton	40	2
Tor nr 306	stała, przeznaczona do rozładunku wyrobów hutniczych, maszyn i urządzeń	40 ton	60	22
Tor nr 426	stała, przeznaczona do rozładunku biomasy	40 ton	120	12

13.2 Wykaz placów ładunkowych

Położenie placu przy torze	Przeznaczenie placu	Wymiary placu ładunkowego	
		Długość /m/	Szerokość /m/
306	Rozładunek wyrobów stalowych	24	5
421	Załadunek złomu	80	40
405	Rozładunek biomasy	180	40
425	Rozładunek biomasy	180	40
426	Rozładunek biomasy	120	22
426	Załadunek i rozładunek transformatorów	30	20

14. Urządzenia ładunkowe

14.1 Wykaz urządzeń ładunkowych

Położenie punktu ładunkowego	Urządzenia ładunkowe	rodzaj urządzenia	Udźwig w tonach	Kto obsługuje	Uwagi
1	2	3	4	5	6
Tor nr 102b	Wywrotnica wagonowa	urządzenie stałe	132	Prac. Elektr. oper.urz. pozabl.	W budynkach WW są suwnice Q 20T
Tor nr 104	Wywrotnica wagonowa	urządzenie stałe	132	Prac. Elektr. oper.urz. pozabl.	W budynkach WW są suwnice Q 20T
Tor nr 304,	Kanały do wył. mazutu	urządzenie stałe		Prac. Elektr. oper.urz. pozabl.	dł. kanału 180 m dł. kanału 180 m
Tor nr 305	Kanały do wył. mazutu	Urządzenie stałe		Prac. Elektr. oper.urz. pozabl.	dł. kanału 180 m
tor nr 306 - plac mag.	Suwnica	urządzenie stałe	32	Pracownik magazynu oper. suwnicy	dł. frontu ład. 60m
tor 306 - hala warsztatowa	suwnica	urządzenie stałe	16	Pracownik warsztatu oper. suwnicy	dł. frontu ład. 20m
tor 306 - rozład. wody	urząd. do rozł. wag. cystern z	stałe		Prac. Elektr. obchodowy urządzeń	dł. frontu ład. 80 m

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

amoniakalnej	chemikaliami			pozablokowych	
tor 310 - bud. maszynowni	suwnica	urządzenie stałe	100	operator, suwnicy	dł. frontu ład. 50m
tor 311 - stacja DEMI	urząd. do rozł. wag. cystern z chemikaliami	stałe		Prac. Elektr. obchodowy urządzeń pozablokowych	dł. rampy 40 m
Tor 423 - załad. popiołu suchego	Urząd. załadowcze wag. zbiornikowych	stałe		Operator załadowni	dł. frontu ład. 40m
Tor 501- załad. popiołu mokrego	Urząd. zasypowe do zał. popiołu mokr.	stałe		Operator załadowni	dł. frontu ład. 80m
Tor 422 - rozł. kamienia wap	Kanał zsykowy wyposażony w wygarniacze	stałe		Prac. El.- wygarniacze Ustawiacz - wag. samo wył.	dł. frontu ład.. 20m
Tor 421- załadunkowy gipsu	Urząd. zasypowe do zał. gipsu	stałe		operator załadowni	dł. frontu ład. 20m
Tor 404a	Lej zsykowy wyposażony w wygarniacze	Urządzenie stałe		Prac. El.- wygarniacze Ustawiacz- wag. samo wył.	dł. frontu ład. 14m

15. Wagi wagonowe.

15.1 Wykaz wag wagonowych

L.p.	Waga usytuowana w torze nr	Nośność [ton]	Długość pomostu w [m]	Rok produkcji	Rodzaj wagi	Uwagi
1	101	100	13	2019	elektroniczna	czynna
2	106	100	13	2011	elektroniczna	czynna

15.2 Bocznica Elektrowni posiada dwie wagi elektroniczne dynamiczno-statyczne:

- na torze nr 101 wagę kolejową typu „TRAPPER” DRS-100,
- na torze nr 106 wagę kolejową typu „TRAPPER” DRS-100.

Wszystkie wagony wjeżdżające i wyjeżdżające z bocznic są ważone podczas przejazdu przez pomosty wagowe. Stanowisko obsługi wspólnego komputera wagowego dla obydwu wag jest na nastawni kolejowej. Z ważenia jest sporządzany raport.

15.3 Dopuszczalna prędkość jazd taboru podczas ważenia wynosi:

- 8 km/h przez pomost na torze nr 101
- 8 km/h przez pomost na torze nr 106

15.4 Ważenia wagonów na wagach elektronicznych można dokonywać podczas przejazdu wagonów przez pomosty wagowe - ważenie dynamiczne lub w czasie postoju wagonu - ważenie statyczne. Podczas ważenia dynamicznego wagony winny być ciągnięte z jednakową prędkością nie przekraczającą wartości podanych w p-ku 15.3. Wagony cysterny z ładunkiem płynnym należy ważyć statycznie w czasie postoju wagonu na pomoście wagi.

16. Bramy kolejowe.

16.1 Wykaz bram kolejowych na bocznicach kolejowej Elektrowni

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

Położenie bramy		Przynależność do obiektu	Kto ma klucze od bramy
Nr toru	km		
51	0.00	Ogrodzenie terenu Elektrowni	Pracownik ochrony zakładu
52	0.00	Ogrodzenie terenu Elektrowni	Pracownik ochrony zakładu
300	0.00	Ogrodzenie terenu Elektrowni	Pracownik ochrony zakładu
500	0.065	Ogrodzenie terenu Elektrowni	Pracownik ochrony zakładu
125	0.071	Ogrodzenie terenu Elektrowni	Pracownik ochrony zakładu
100		Rozmrażalnia wag. brama wjazd. Rozmrażalnia wag. brama wyjazd.	Pracownik elektrowni
306	0.595	Plac nr 1 magazyn 005	Pracownik magazynu
	0.701	Plac nr 1 magazyn 005	” ”
	0.782	Plac nr 2 magazyn 005	” ”
	0.869	Plac nr 2 magazyn 005 Hala remontowa	Pracownik obsługującego bocznice hali remont.
307		Zajezdnia lokomotyw	Pracownik obsługującego bocznice
308		Zajezdnia lokomotyw	Pracownik obsługującego bocznice
310		Hala maszynowni bud. bloków	Pracownik użytkownika bud.
426	1.246	Plac transformatorowy	Pracownik użytkownika placu
	1.276	Plac transformatorowy	” ”
404		Hala składowania biomasy	Nie zamykana

17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

17.1 Skrajnię budowli oraz wybrane parametry wolnej przestrzeni stosowane na bocznicach kolejowych regulują postanowienia *Polskiej Normy GPL-1* oraz przepisy UIC.

17.2 Na terenie bocznic obowiązują skrajnie budowli:

- wysokość 4.850 mm,
- szerokość 3.150 mm.

17.3 Skrajnia taboru:

- wysokość 4.280 mm,
- szerokość 2.200 mm.

17.4 Bocznic kolejowa nie posiada zabudowanych skrajników.

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

18.1 Wykaz miejsc z ograniczoną skrajnią budowlaną:

- Wywrotnice wagonowe WW-1 i WW-2 położone odpowiednio na torach nr 104 i 102b. Wywrotnice wagonowe są przeznaczone do rozładunku węglarek 4-ro i 6-cio osiowych. Wjazd innych wagonów jest dozwolony na pisemne polecenie specjalisty ds. urządzeń pozablokowych elektrowni. Zabroniony jest przejazd przez wywrotnicę lokomotywami.
- Rozmrażalnia wagonów położona na torze nr 100 przeznaczona jest do rozmrażania zamrożonych ładunków przewożonych w wagonach węglarkach.
Przejazd lokomotywą przez rozmrażalnię jest dozwolony w szczególnych przypadkach na polecenie mistrza zmianowego, gdy rozmrażalnia jest wyłączona.

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

19.1 Wykaz semaforów.

Nazwa	Przy torze nr	Zezwala na jazdę		Czy można podać sygnał zastępczy	Sygnał podaje dyżurny ruchu nastawni
		z toru nr	do		
1	2	3	4	5	6
B ²	51	51	sem. K103 ^m - K105 ^m	tak	Ep
A ²	52	52	sem. K103 ^m – K105 ^m - K106 ^m	tak	Ep
H103 ^{2m}	103	103	w kierunku stacji PKP Połaniec	tak	Ep
H105 ^{2m}	105a	105a	w kierunku stacji PKP Połaniec	tak	Ep
F106 ^{2m}	106	106	w kierunku stacji PKP Połaniec	tak	Ep

19.2 Semafony manewrowe.

Nazwa	Przy torze nr	Obsługa
1	2	3
K103 ^m	103	Dyż. ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę w kierunku torów: 107a, 109, 111a
K105 ^m	105a	Dyż. ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę w kierunku torów: 107a, 109, 111a,
K106 ^m	106	Dyż. ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę w kierunku torów: 107a, 109, 111a,

19.3 Wykaz tarcz manewrowych

Nazwa	Przy torze nr	Obsługa
1	2	3
Tm1	52	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 500, 106, 101-105a, 301
Tm2	51	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 101-105a, 301
Tm3	300	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 101-105a, 301
Tm4	500	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 106, 52
Tm5	301	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 51, 52, 300
Tm6	105a	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 102a, 104, 103, 105a
Tm10	102a	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory : 51, 52, 300, 101
Tm11	104	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 51, 52, 300, 101
Tm12	102a	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 100, 102b

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

Tm13	102b	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 102a, 101, 300
Tm14	100	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 102a, 101, 300
Tm18	114	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tor: 106
Tm19	112	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tor: 106
Tm20	100	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 103b, 107a-111a
Tm21	103b	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 100, 103
Tm22	107a	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 100, 103, 105a
Tm23	109	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 100, 103, 105a
Tm24	111a	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 100, 103, 105a
Tm25	111a	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 111b, 107b
Tm26	109	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 107b
Tm27	107a	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 107b
Tm28	111b	Dyżurny ruchu nast. Ep. , zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 111a
Tm29	107b	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 107a-111b
Tm30	114	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 122a
Tm31	112	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 122a
Tm32	104	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 122a
Tm33	102b	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 122a
Tm34	122a	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 102b- 114
Tm35	103b	Dyżurny ruchu nast. Ep. , zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 122a
Tm36	122a	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwalana jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 122a, 103b
Tm41	107b	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tor: 121, 122
Tm42	122a	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tor: 121, 122
Tm43	122	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwała na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na tory: 107b, 122a

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

Tm44	121	Dyżurny ruchu nast. Ep., zezwala na jazdę po zorganizowanej drodze przebiegów na torze: 107b
------	-----	--

19.4 Sygnalizacja niezależna od urządzeń srk.

- 1) Sygnalizacja świetlna na torze nr 102b i 104 pod budynkami wywrotnic wagonowych służy do porozumiewania się pomiędzy kierującym manewrami a drużyną trakcyjną dokonującą przetaczania składu wagonów pod rozładunek węgla na wywrotnice wagonowe.
- 2) Urządzenie sygnalizacyjne - sygnalizatory świetlne drogowe, na których można podać sygnały;
 - a) Światło w kolorze czerwonym - oznacza zabronione podstawianie wagonów na wywrotnicę,
 - b) Światło w kolorze zielonym - oznacza jazdę dozwoloną w kierunku wywrotnicy z prędkością 3 km/h,
 - c) Światło w kolorze pomarańczowym - oznacza wycofanie z wagonami z wywrotnicy.
- 3) Obsługi sygnalizacji dokonuje ustawiacz drużyny manewrowej podstawiającej wagony do rozładunku na wywrotnicy za pomocą przycisków w skrzynce sterowniczej umieszczonej w budynku wywrotnicy.
- 4) W przypadku awarii sygnalizacji dalsza praca odbywa się na zasadach ujętych w instrukcji nr I/PE/P/35/2016 „ENEA Elektrownia Połaniec Instrukcja o technice pracy manewrowej i sygnalizacji na bocznicach”.
- 5) Na załadowni popiołu jest taka sama sygnalizacja świetlna jak na wywrotnicach wagonów obsługiwana przez operatora załadowni z pulpitu umieszczonego w sterowni załadowni. Sygnalizacja świetlna uzależniona jest od położenia wózka roboczego podciągarki na torze nr 423 w strefie pracy przeciągarki wagonowej.
- 6) Na załadowni gipsu na torze 421 i rozładowni kamienia wapiennego jest sygnalizacja świetlna jak na wywrotnicach wagonowych.

19.5 Sygnały, wskaźniki, tablice informacyjne.

Sygnały:

- Z 1 „Stój” przed kozłami oporowymi torów oraz na bramach wjazdowych,
- Z 1Wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z 2Wk „Wykolejnica zdjęta z toru” na latarniach wykolejnicowych.

Wskaźniki:

- W 5 przy torze nr 51, 52,
- W 6b przed przejazdami drogowymi, po prawej stronie patrząc w kierunku jazdy,
- W 15 przy torze nr 51,
- W 17 w ukresach torów.

Znaki drogowe:

- „Krzyże św. Andrzeja”,
- B20 „STOP”.

20. Urządzenia i środki trakcyjne.

20.1 Na bocznicach kolejowych pracują lokomotywy, które są użytkowane przez obsługującego bocznicę.

20.2 Po torach bocznic Elektrowni Połaniec mogą poruszać się lokomotywy spalinowe dowolnej serii.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

20.3 Urządzenia do wyposażenia lokomotyw spalinowych.

Lokomotywy spalinowe zaopatrywane są w olej napędowy we własnym zakresie przez obsługującego bocznicę.

20.4 Opis zajezdni lokomotyw.

- 1) Budynek zajezdni lokomotyw położony jest na boczniczy kolejowej Elektrowni, do którego prowadzą dwa tory trakcyjne nr 307, 308.
- 2) Wyposażenie zajezdni lokomotyw:
 - wewnątrz budynku dwa tory nr 307, 308 o długości 36 metrów każdy, z kanałami rewizyjnymi o długości 18 metrów,
 - suwnica o udźwigu 5T sterowana z kasy z poziomu posadzki.

20.5 Na torze trakcyjnym nr 308 przed zajezdnią lokomotyw jest odkryty kanał rewizyjny o długości 22m z bocznymi zagłębieniami.

20.6 Przeciągarki wagonów.

- 1) Na torze nr 423 pod załadownią popiołu suchego zainstalowane jest urządzenie przetokowe systemu PROJTRANS do przetaczania wagonów pod punkt załadunku popiołów suchych.
- 2) Jednorazowo wolno przetaczać do:
 - 12 wagonów 2 – osiowych typu 220S
 - 12 wagonów 4 – osiowych typu 408S
 - 8 wagonów 4 – osiowych typu 419S
- 3) sterowanie przeciagarką wykonuje operator załadowni popiołów z pulpitu usytuowanego w sterowni załadowni.

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

21.1 Użytkownik boczniczy – Enea Elektrownia Połaniec S.A. z siedzibą w Zawadzie 26, 28-230 Połaniec nie posiada żadnego własnego taboru. Obsługę boczniczy wykonuje podmiot obsługujący bocznicę własnymi środkami trakcyjnymi.

22. Środki łączności

22.1 Dla wzajemnego porozumiewania się w sprawach związanych z pracą transportu kolejowego bocznicza posiada następujące rodzaje łączności:

- 1) Łączność telefoniczna abonencka centrali telefonicznej Elektrowni Połaniec:
 - a) telefoniczną ogólną - służącą porozumiewaniu się pracowników wewnątrz Elektrowni,
 - b) telefoniczną bezpośrednią - służącą porozumiewaniu się dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. w Połańcu z dyżurnym ruchu stacji zakładowej Elektrowni - łączność zapowiadawcza,
 - c) radiotelefoniczną, wydzieloną, wewnątrzstacyjną, dwukanałową - służącą porozumiewaniu się dyżurnego ruchu boczniczy EP lub stacji Połaniec z drużynami manewrowymi i trakcyjnymi, wykonującymi pracę manewrową na terenie boczniczy lub stacji Połaniec.
- 2) Urządzenie nadawczo-odbiorcze stacjonarne znajduje się na nastawni Ep.
- 3) Lokomotywy manewrowe użytkownika boczniczy wyposażone są w radiotelefony przewoźne pracujące

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

na kanale nr 12 bocznicy oraz na kanale nr 13 PKP PLK S.A. Kanał nr 12 służy do porozumiewania i utrzymania łączności z dyżurnym ruchu Ep podczasjazd manewrowych na bocznicy EP, kanał nr 13 do porozumiewania się i utrzymania łączności z dyżurnym ruchu stacji PKP PLK S.A. Połaniec.

- 4) Kierujący manewrami ustawicze wyposażeni są w radiotelefony przenośne.
- 5) Przed wydaniem polecenia za pomocą radiotelefonu należy najpierw wywołać odbiorcę polecenia, a po jego zgłoszeniu się i ustaleniu, że zgłosił się właściwy odbiorca, należy wydać polecenie. Treść polecenia musi być powtórzona przez odbierającego.
- 6) Po zgłoszeniu się wywołanego adresata należy przekazać mu informację lub polecenie w sposób krótki, zwięzły, jasny i wyraźny, aby jego wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości. W przypadku niejasności polecenia lub informacji, przekazujący to polecenie lub informację, na żądanie odbierającego musi bezwzględnie go powtórzyć.
- 7) Polecenia na wykonanie ruchów manewrowych w miejscach określonych w niniejszym regulaminie powinny być zgodne z Instrukcją o technice pracy manewrowej i sygnalizacji na bocznicy.np. „Do mnie”, „Ode mnie”, „Stój”, „Zwolnić” itp.
- 8) Zabrania się wykorzystywania łączności radiotelefonicznej do rozmów nie mających związku z wykonywaną pracą.

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

1. Z posterunkiem bocznicowym „Ep” współpracuje nastawnia dysponująca „Pł” stacji PKP PLK S.A. Połaniec.
2. Ruch pomiędzy posterunkami wymienionymi w punkcie 1 odbywa się na zasadach określonych dla jazd pociągowych.
3. Zgodnie z § 23 Instrukcji o prowadzeniu ruchu Ir-1 prowadzenie ruchu pociągów pomiędzy stacją PKP PLK S.A. w Połańcu, a stacją zakładową Elektrowni po torach dojazdowych nr 51 i 52 odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania przewidzianego dla linii dwutorowej.
4. Dyżurny ruchu powinien na bieżąco i chronologicznie prowadzić pełną dokumentację dotyczącą prowadzenia ruchu to jest:
 - dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego R-146,
 - dziennik rozmów telefonicznych R-138,
 - książkę kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym B-1758,
 - kontrolkę zajęcia torów wjazdowych R-292 zgodnie z § 49 ust. 5 Instrukcji Ir-1,
 - dziennik zewnętrznych oględzin rozjazdów D-831,
 - książkę ostrzeżeń doraźnych R-189,
 - blok rozkazów pisemnych R-305, R-306, R-307.
5. Dziennik ruchu R-146 powinien być prowadzony zgodnie z załącznikiem Ia § 37 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.
6. W rozmowach telefonicznych i radiotelefonicznych oraz w dokumentacji pociągowej wolno posługiwać się skrótami:
 - „Pł” - dla dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. w Połańcu,
 - „Ep” - dla dyżurnego ruchu Elektrowni Połaniec.
7. Dyżurny ruchu powinien posiadać pieczętkę kauczukową o treści: „Dyżurny ruchu Ep”.
8. Ruch pomiędzy stacją PKP PLK S.A. w Połańcu, a stacją zakładową Elektrowni Połaniec oraz na torach bocznicy prowadzony jest tylko trakcją spalinową.
9. Praca stacji zakładowej Elektrowni Połaniec może odbywać się przez całą dobę, do czego jest przygotowana i czynna jest całą dobę.
10. Jazdy między stacjami odbywać się powinny w kierunku zasadniczym po torze nr 51 dla jazdy ze stacji PKP PLK S.A. Połaniec na bocznice Elektrowni, a nr 52 dla jazdy z bocznicy Elektrowni na stację PKP PLK S.A. w Połańcu.
11. Numeracja pociągów powinna być następująca:
 - pociągi jadące ze stacji PKP PLK S.A. Połaniec na bocznice Elektrowni numery nieparzyste tj. 1, 3, 5, 7 itd.,
 - pociągi jadące z bocznicy Elektrowni do stacji PKP PLK S.A. Połaniec numery parzyste tj. 2, 4, 6, 8, itd., przy czym należy pamiętać, że w ciągu doby numery nie mogą się powtarzać.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

12. Dopuszczalne jest prowadzenie pociągu przez dwie sprzęgnięte ze sobą lokomotywy /podwójna trakcja/ pod warunkiem, że jazda pomiędzy stacją PKP PLK S.A. w Połańcu a stacją zakładową Elektrowni odbywa się w kierunku zasadniczym w granicach szlaku, a sprzęgnięte lokomotywy w zapowiadaniu traktuje się jak jedną lokomotywę. Dopuszczalne jest prowadzenie ruchu pociągów bocznicowych w kierunku przeciwnym do zasadniczego przy zachowaniu wymogów wynikających z Instrukcji o prowadzeniu ruchu Ir-1 §54. Warunki prowadzenia ruchu pociągów w kierunku przeciwnym do zasadniczego ujęto w punkcie 38 niniejszego paragrafu.
13. W obu kierunkach jazdy, składy pociągowe muszą być wyłącznie ciągnięte lokomotywą - pchanie jest zabronione.
14. Drużyna pociągowa prowadząca pociąg bocznicowy po torach dojazdowych nr 51 i 52 powinna składać się z co najmniej dwóch pracowników: prowadzącego pojazd kolejowy i ustawiacza pod warunkiem, że ustawiacz obserwuje drogę w czasie jazdy i informuje prowadzącego pojazd kolejowy o zauważonych sygnałach oraz posiadający umiejętność zatrzymania pociągu w tym wykonania hamowania nagłego.
15. W czasie jazdy pociągu bocznicowego na bocznicy i z bocznicy, ustawiacz zajmuje miejsce na lokomotywie.
16. Zarówno czoło pociągu /lokomotywa/ jak i jego koniec /ostatni wagon/, a także lokomotywa przy jeździe luzem winny być prawidłowo osygnalizowane zgodnie z Instrukcją sygnalizacji na PKP Ie-1, tj. w dzień i w nocy dwie tarczki odblaskowe. Osygnalizowanie końca pociągu i zdejmowanie sygnałów jest obowiązkiem ustawiacza pełniącego obowiązki kierownika pociągu.
17. Pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinny posiadać czynny hamulec zespolony włączony do przewodu głównego, a ponadto ostatni powinien posiadać wsporniki służące do zawieszenia sygnałów. Dla pociągów zmieniających kierunek jazdy w swojej relacji, warunek ten musi spełniać również pierwszy wagon.
18. Dopuszczalna długość składu nie może przekroczyć 120 osi obliczeniowych (5 m na oś). Rzeczywista masa hamująca wagonów w składzie pociągu powinna być ustalona podczas próby szczegółowej hamulca. Dla pociągów kursujących na i z bocznicy procent wymaganej masy hamującej wynosi 37%. Wymaganą masę hamującą oblicza się ze wzoru:

$$M_{hw} = M_o \times P/100$$

gdzie :

M_o - masa ogólna pociągu

P - wymagany procent masy hamującej

19. Każdy pociąg powinien mieć sporządzoną dokumentację tj. Wykaz wagonów w składzie pociągu R-7 i kartę próby hamulca. Wykaz wagonów R-7 sporządza mistrz zmianowy lub wyznaczony przez niego pracownik, a kartę próby hamulca sporządza ustawiacz.
20. Przy wjeździe pociągu na punkt zdawczo-odbiorczy stacji PKP PLK S.A. Połaniec prowadzący pojazd kolejowy powinien zatrzymać pociąg w granicach ukresów, zahamować pociąg hamulcem zespolonym. Drużyna manewrowa powinna zabezpieczyć skład przed samoczynnym potoczeniem się hamując ręcznymi hamulcami dwa skrajne wagony w składzie pociągu.
21. Jazda po torach punktu zdawczo-odbiorczego stacji PKP PLK S.A. Połaniec może być dokonywana wyłącznie za zezwoleniem dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Połaniec, gdy na torach tych nie prowadzi manewrów pojazd trakcyjny PKP.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC

22. Jeżeli pojazd trakcyjny przewoźnika kolejowego dokonuje manewrów na torach zdawczo - odbiorczych, wówczas lokomotywa boczniczy powinna znajdować się w miejscu wyznaczonym przez dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Połaniec.
23. Zabronione jest równoczesne dokonywanie manewrów na torach zdawczo-odbiorczych przez pojazd trakcyjny przewoźnika kolejowego i lokomotywę boczniczy.
24. Znajdująca się na torach zdawczo-odbiorczych drużyna manewrowa boczniczy winna się bezwzględnie stosować do poleceń pracowników stacji PKP PLK S.A. w Połaniecu oraz postanowień regulaminu technicznego stacji, z którymi winna być zapoznana.
25. Gotowość jazdy na bocznicę /ze składem lub luzem/ zgłasza ustawiacz przez radiotelefon dyżurnemu ruchu Elektrowni, który uzgadnia wyjazd z dyżurnym ruchu stacji PKP PLK S.A. Połaniec
26. O wszelkich wprowadzonych na torach dojazdowych ograniczeniach dyżurny ruchu stacji PKP PLK S.A. Połaniec lub dyżurny ruchu boczniczy powiadamia ustawiacza pisemnie przed wyprawieniem pociągu rozkazem pisemnym „O” /druk serii PKP R-307/.
27. Zawiadomienie o przeszkodzie lub ograniczeniu szybkości dyżurny ruchu stacji PKP PLK S.A. Połaniec i dyżurny ruchu boczniczy powinni sobie wzajemnie przekazać telefonicznie odpisując fakt ograniczenia szybkości w książce ostrzeżeń doraźnych R - 189, a treść rozmowy wpisać do dziennika rozmów telefonicznych R - 138.
28. W przypadku uszkodzenia semafora zezwalającego na wjazd do stacji PKP PLK S.A. Połaniec prowadzący pojazd kolejowy winien otrzymać od dyżurnego stacji Połaniec rozkaz pisemny „S” serii PKP R - 305.
29. W czasie jazdy pociągu na lokomotywie powinny znajdować się książka pokładowa, wykaz wagonów w składzie pociągu R-7 i karta próby hamulca.
30. Obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze nr 51 i 52 jak na szlaku jednotorowym dwukierunkowym obejmuje:
 - a) żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu zgodnie z § 24 ust. 4 Instrukcji o prowadzeniu ruchu na PKP Ir-1,
 - b) danie pozwolenia na wyprawienie pociągu zgodnie z § 24 Instrukcji Ir-1,
 - c) oznajmienie odjazdu pociągu zgodnie z § 25 Instrukcji Ir-1,
 - d) potwierdzenie przyjazdu pociągu zgodnie z § 26 Instrukcji Ir-1.
31. Dyżurny ruchu Elektrowni i dyżurny ruchu stacji PKP PLK S.A. Połaniec, powinni ściśle przestrzegać zasad prawidłowej wymiany telefonogramów oraz prawidłowo prowadzić dziennik ruchu R-146.
32. Stacja zakładowa Elektrowni Połaniec posiada nastawnię „EP” wyposażoną w zdecentralizowany system sterowania ruchem kolejowym typu TMC-EOW/RaStW.
33. Jazdy pociągowe odbywają się po zorganizowanych przebiegach pociągowych na sygnały zezwalające na semaforach świetlnych A², B², H103^{2m}, H105^{2m}, F106^{2m}.
34. Semafor wyjazdowy ze stacji zakładowej Elektrowni pełni rolę tarcz ostrzegawczych dla semafora wjazdowego do stacji PKP PLK S.A. Połaniec W².
35. Semafor wyjazdowy ze stacji PKP PLK S.A. Połaniec pełni rolę tarcz ostrzegawczych dla semafora wjazdowego na stację zakładową Elektrowni B².
36. Urządzenia srk na stacji zakładowej Elektrowni umożliwiają wjazd na stację zakładową z kierunku przeciwnego do zasadniczego po torze nr 52 na sygnał zezwalający na semaforze A². Przebiegi te są

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

- zorganizowane.
37. Wyjazd ze stacji zakładowej w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze nr 51 odbywa się na rozkaz pisemny „N” serii PKP R-306.
 38. Wjazd pociągu z toru nr 52 na nr 500 odbywa się na sygnał zastępczy „Sz” na semaforze A². Przebieg ten należy utwierdzić przebiegiem manewrowym i wyłączyć zasilanie obwodu nastawczego.
 39. Jazda pociągowa na sygnał zastępczy odbywa się do wskaźnika W-4 „Miejsce zatrzymania czoła pociągu” ustawionego z prawej strony toru nr 500. Dalsza jazda odbywać się będzie jako jazda manewrowa.
 40. Wyjazd ze stacji zakładowej Elektrowni z toru nie posiadającego semafora odbywa się na rozkaz pisemny „N” lub „S”.
 41. Na bocznicę występują przebiegi pociągowe:
 - A – 103 (+103),
 - A – 103 (-103),
 - A – 105 (+103),
 - A – 105 (-103),
 - A – 106,
 - B – 103 (+103),
 - B – 103 (-103),
 - B – 105 (+103),
 - B – 105 (-103),
 - H103 – 52 (+107),
 - H103 – 52 (-107),
 - H105 – 52 (+107),
 - H105 – 52 (-107),
 - F106 – 52.
 44. Wszystkie przebiegi pociągowe przygotowuje dyżurny ruchu posterunku „Ep”.
 45. Na 5 minut przed przygotowaniem przebiegu do czasu wjazdu lub wyjazdu pociągu należy wstrzymać prace manewrowe:
 - dla przebiegów: A – 103 (+103), A – 103 (-103), B – 103 (+103), B – 103 (-103), H103 – 52 (+107), H103 – 52 (-107) – na torze nr 105,
 - dla przebiegów: A – 105 (+103), A – 105 (-103), B – 105 (+103), B – 105 (-103), H105 – 52 (+107), H105 – 52 (-107) – na torze nr 103.
 46. Polecenie wstrzymania prac manewrowych na ww. torach wydaje dyżurny ruchu posterunku „EP” kierownikowi manewrów lokomotywy, która znajduje się na torze objętym wstrzymaniem prac manewrowych.
 47. Dla pozostałych torów przebiegi chronione są zwrotnicami ochronnymi i wykolejnicami.
 48. Wyświetlenie na semaforach sygnału „STÓJ” następuje samoczynnie po przejechaniu czoła pociągu za semafor, natomiast samoczynne rozwiązanie drogi przebiegu następuje po przejechaniu końca pociągu poza miejsce przebiegowe końca pociągu, które znajduje się dla przebiegów:
 - A – 103 (+103), A – 103 (-103), B – 103 (+103), B – 103 (-103), H103 – 52 (+107), H103 – 52 (-107), A – 105 (+103), A – 105 (-103), B – 105 (+103), B – 105 (-103), H105 – 52 (+107), H105 – 52 (-107) – zakres rozjazdu nr 110,
 - A – 106 – zakres rozjazdu nr 104.
 49. Dyżurny ruchu „EP” po stwierdzeniu, że pociąg wjechał z sygnałami końca pociągu potwierdza dyżurnemu ruchu „P1” przyjazd pociągu zgodnie z § 26 Instrukcji Ir-1.
 50. Przy jeździe po torach nr 51 i 52 obowiązuje prędkość jazdy do 25 km/h, z obowiązkiem obniżenia szybkości do 15 km/h przy przekraczaniu przez czoło pociągu przejazdu niestrzeżonego w km 17.120, przy zachowaniu

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC

szczególnej ostrożności i upewnieniu się, że na przejeździe nie ma przeszkód do jazdy.

IV. Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej

1. Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

- 1.1 Bocznicą Elektrowni Połaniec połączona jest ze stacją PKP PLK Połaniec torami nr 51 i 52. Tory zdawczo-odbiorcze są na stacji PKP PLK Połaniec. Elektrownia obsługiwana jest przez przewoźników kolejowych na zasadziejazd całopociągowych wg planu obsługi bocznicy opracowanego przez przewoźników i uzgodnionego przez Elektrownię Połaniec w porozumieniu z obsługującym bocznicę.
- 1.2 Pojemność maksymalna grupy zdawczo - odbiorczej wynosi 300 wagonów czteroosiowych lub 7 pociągów.
- 1.3 Czynności zdawczo - odbiorcze mogą odbywać się na torach zdawczo - odbiorczych nr 1, 3, 5, 2, 4, 6, 8.
- 1.4 Podstawianie i zabieranie składów pociągowych na tory zdawczo-odbiorcze stacji PKP PLK w Połańcu odbywa się przy pomocy lokomotyw przewoźników kolejowych. Podstawianie i zabieranie wagonów na i z bocznicy Elektrowni Połaniec odbywa się lokomotywą podmiotu obsługującego bocznicę.
- 1.5 W czasie obsługi przez przewoźników kolejowych prace manewrowe na grupie zdawczo - odbiorczej wstrzymuje dyżurny ruchu nastawni „P1” kolejowej stacji PKP PLK Połaniec.
- 1.6 Lokomotywa obsługująca bocznicę może wjechać na tory zdawczo - odbiorcze stacji PKP w Połańcu wyłącznie w celu podstawienia i zabrania składów pociągowych przeznaczonych dla bocznicy Elektrowni Połaniec. Lokomotywa ta w wyjątkowych przypadkach może wykonywać pracę manewrową na torach stacyjnych PKP PLK w Połańcu, ściśle stosując się do postanowień regulaminu technicznego stacji PKP PLK Połaniec oraz do wydawanych poleceń dyżurnego ruchu tej stacji.

2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

- 2.1 Bocznicą Elektrowni Połaniec jest obsługiwana zgodnie z planem obsługi bocznicy, opracowanym po każdorazowej zmianie rozkładu jazdy pociągów, przez przewoźników kolejowych w oparciu o obowiązujący rozkład jazdy pociągów towarowych i uzgodnionym przez Elektrownię Połaniec w porozumieniu z obsługującym bocznicę.
- 2.2 Wagony przeznaczone na bocznicę Elektrowni Połaniec są podstawiane przez przewoźników kolejowych na tory zdawczo - odbiorcze stacji PKP PLK Połaniec.
- 2.3 Bocznicą jest przystosowana do pracy całodobowej. Tory zdawczo – odbiorcze mogą być obsługiwane w ciągu całej doby we wszystkie dni roku bez żadnych ograniczeń co do pory obsługi w ilości określonej w planie obsługi opracowanym przez przewoźników i uzgodnionych z użytkownikiem bocznicy.

3. Masa hamująca składów manewrowych.

- 3.1 Wymagany procent masy hamującej składów manewrowych na torach nr 500, 501, 502, 503 ze względu na pochylenie podłużne torów powyżej 10 ‰ wynosi 67%.

4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

- 4.1 Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 22 tony.

5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

- 5.1 Na bocznicę mogą wjeżdżać wszystkie pojazdy szynowe za wyjątkiem czynnych lokomotyw elektrycznych, ze względu na brak sieci trakcyjnej.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC

6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic kolejowej.

- 6.1 Lokomotywy przewoźników kolejowych mogą poruszać się po wszystkich torach zdawczo - odbiorczych nr 1, 3, 5, 2, 4, 6, 8 stacji PKP PLK Połaniec. Wjazd lokomotyw przewoźników kolejowych na teren bocznic Elektrowni Połaniec może się odbyć wyłącznie za zezwoleniem obsługującego bocznicę.

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

- 7.1 Bocznic kolejowa Elektrowni Połaniec obsługiwana jest lokomotywami stanowiącymi wyposażenie podmiotu obsługującego bocznicę. Ruch lokomotyw obsługującego bocznicę po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznic jest połączona, jest prowadzony na zasadach podanych w działce III niniejszego regulaminu.

V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe.

Wykazy rejonów manewrowych:

- 1.1 Rejon manewrowy nr 1 obejmuje tory ładunkowe nr 100, 102a, 102b i 104. Granice rejonu wyznaczają Tm10, Tm11, Tm32, Tm33 oraz budynek rozmrażalni wagonów.
- 1.2 Rejon manewrowy nr 2 obejmuje pozostałe tory boczniczy.

Dopuszcza się pracę dwóch lokomotyw w jednym rejonie manewrowym. W takim przypadku ich pracę koordynuje dyżurny ruchu.

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

- 2.1 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej – zgodnie z postanowieniami Enea Elektrownia Połaniec S.A. Instrukcja o technice pracy manewrowej oraz sygnalizacji na boczniczy.
- 2.2 Ograniczenia obowiązujące na terenie boczniczy:
 - 2.2.1 Do 3 km/h - podczas podstawiania pojedynczych wagonów na wywrotnicę i przepychania poza wywrotnicę w torach nr 102b i 104, przy jeździe obok magazynów, ramp, bram, przy wjeździe na halę lokomotywowni, w czasie jazdy przez przejazdy niestrzeżone na terenie boczniczy, przy dojeżdżaniu do stojącego taboru, podczas jazd po torach nr 307 i 308, jazdy przez tunel rozmrażalni usytuowanej w torze nr 100, a także wykonywania ruchów manewrowych w rejonie załadowni popiołu suchego w torze nr 423, załadowni popiołu mokrego w torze nr 501, załadowni gipsu syntetycznego w torze nr 421 oraz rozładowni kamienia wapiennego w torze nr 422.
 - 2.2.2 Do 5 km/h - przy jeździe po torach kanałowych do spływu mazutu nr 304 i 305 z zastrzeżeniem, że tor jest wolny oraz że przed wjazdem na te tory zostały przerwane prace rozładunkowe, podczas jazdy lokomotywy pchającej wagony po wszystkich torach boczniczy z wyjątkiem przypadków określonych w punkcie 2.2.1 przy czym podczas dokonywania takiej jazdy prowadzący pojazd kolejowy obowiązany jest zwracać szczególną uwagę na sygnały podawane przez ustawiacza lub manewrowego znajdującego się na czole pchanych wagonów, a także w czasie podstawiania składów pod wywrotnice i wyciągania zza wywrotnicy w torach 102a, 102b, 104 oraz w czasie jazdy przez wagę elektroniczną usytuowaną w torze nr 101 i z wagonami z towarami niebezpiecznymi.
 - 2.2.3 Do 15 km/h – przy jeździe lokomotywy ciągnącej wagony poza torami nr 100, 101, 102a, 102b, 104, 307, 308, 304 i 305, przy jeździe po torach nr 51 i 52 przez przejazd niestrzeżony w km 17.119 przy zachowaniu szczególnej ostrożności i upewnieniu się, że na przejeździe nie ma przeszkód do jazdy.
 - 2.2.4 Przy jeździe po torach nr 51 i 52 obowiązuje prędkość jazdy do 25 km/h, z obowiązkiem obniżenia szybkości do 15 km/h przy przekraczaniu przez czoło pociągu przejazdu niestrzeżonego w km 17.120, przy zachowaniu szczególnej ostrożności i upewnieniu się, że na przejeździe nie ma przeszkód do jazdy.

3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

- 3.1 Na torach boczniczy Elektrowni dozwolone jest wykonywanie pracy manewrowej przy użyciu lokomotywy

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

manewrowej tylko sposobem odstawczym za wyjątkiem torów nr 102b i 104 na odcinku odpowiednio: WW-2 rozjazd nr 131 i WW-1 rozjazd nr 132.

3.2 Przy załadunku suchego popiołu manewry polegające na podstawianiu wagonów do załadunku dokonywane są przy użyciu przeciągarki wagonów typu „Projtrans”.

3.3 Zabronione jest na torach bocznic:

- odrzucanie odpręgów za pomocą lokomotywy pchającej za wyjątkiem torów ładunkowych nr 102b i 104, na których pojedyncze wagony próżne mogą być staczane po wypchnięciu z pomostu wywrotnicy wagonowej. Hamowanie staczanych wagonów odbywa się przy pomocy płóz hamulcowych.

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

4.1 Lokomotywa manewrowa nie powinna znajdować się w środku składu manewrowego. Na torach nr 500, 501 i 502, gdzie występują znaczne spadki lokomotywa powinna znajdować się od strony spadku.

5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

5.1 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów należy do manewrowego lub do ustawiacza jeżeli sam wykonuje prace manewrowe. Obowiązkiem sprzęgającego i rozprzęgającego wagony i lokomotywę jest podwieszanie na wspornikach nieużytych sprzęgów śrubowych i powietrznych.

6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

6.1. Obsługa lokomotyw pracujących na I i II zmianie we wszystkich rejonach manewrowych bocznic jest jednoosobowa. Na zmianie III dozwolona jest obsługa jednoosobowa lokomotyw pracujących na wywrotnicach wagonowych, natomiast w pozostałych rejonach manewrowych jest dwuosobowa - złożona z prowadzącego pojazd kolejowy i pracownika wchodzącego w skład drużyny trakcyjnej.

6.2. Drużyna trakcyjna wyposażona jest w:

- radiotelefon,
- sygnały końca pociągu,
- chorągiewkę sygnałową i latarkę.

7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

7.1 Drużyna manewrowa składa się z ustawiacza i manewrowego. Dozwolone jest wykonywanie na bocznicach prac manewrowych jednoosobowo przez ustawiacza na warunkach określonych w §7 ust.5 Instrukcji o technice pracy manewrowej oraz sygnalizacji na bocznicach.

7.2 Pracownicy drużyny manewrowej zatrudnieni przy manewrach podczas wykonywania pracy posiadają:

- radiotelefon,
- chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową,
- gwizdek,
- kredę do znaczenia wagonów,
- kask i rękawice ochronne,
- kamizelkę ostrzegawczą,
- tarczę do zatrzymania pojazdów drogowych (lizak).

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

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

- 8.1 Przejazd drogowy kat. A usytuowany w torze nr 500 jest przejazdem strzeżonym, na którym rogatki obsługuje dyżurny ruchu „EP”.
- 8.2 Przejazd drogowy w torze nr 404 w km 0.332 jest wyposażony w dodatkową sygnalizacją świetlną”. Obsługi świateł dokonuje drużyna manewrowa.
- 8.3 Pozostałe przejazdy w poziomie szyn na terenie bocznicy Elektrowni określone są jako przejazdy niestrzeżone. Przy przekraczaniu przejazdów należy zachować szczególną ostrożność, a w szczególności:
- Ograniczyć szybkość jazdy do 3 km/h,
 - Przed przejazdem podać sygnał „Bacność”,
 - Prowadzić obserwację przejazdu i w razie zauważenia przeszkody zatrzymać tabor.
- 8.4 W przypadku dłuższego manewrowania przez przejazdy, należy co 10 minut wstrzymywać manewry w celu przepuszczenia pojazdów drogowych. W przypadku nadjechania pojazdu uprzywilejowanego będącego w akcji należy manewry przerwać natychmiast.

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

- 9.1 Na bocznicy Elektrowni można przetaczać bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulca zespolonego do 20 wagonów.
- 9.2 Na torach nr 500, 501 i 502 bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulca zespolonego można przetaczać 3 wagony.
- 9.3 Jeżeli liczba wagonów podana w punktach 9.1 i 9.2 jest przekroczona, to na każdą rozpoczętą grupę podaną w tych punktach należy obsadzić 1 hamulec ręczny lub włączyć hamulec zespolony przy 2 wagonach.

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

- 10.1 Przy użyciu przeciągarki wagonowej dokonuje się przetaczania składów wagonów pod załadownią popiołu suchego usytuowaną w torze nr 423.
- 10.2 Przetaczanie wagonów siłą ludzką, siłą zwierząt i przy użyciu ciągników drogowych na bocznicy Elektrowni jest zabronione.

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

- 11.1 Drogi przebiegów dla manewrów w pierwszym okręgu nastawczym układa dyżurny ruchu „EP”. Znajdujące się w tym okręgu niescentralizowane zwrotnice 143, 144, zabezpieczone są zamkami trzpieniowymi od których klucze są na nastawni kolejowej u dyżurnego ruchu. Zwrotnice tych rozjazdów układa wyznaczony przez dyżurnego ruchu „EP” pracownik drużyny manewrowej. Zwrotnica nr 113, zabezpieczona jest jednym zamkiem elektromagnetycznym typu UZE-01.
- 11.2 Zwrotnice rozjazdów obsługiwanych ręcznie znajdujące się w drugim okręgu nastawczym przekłada drużyna manewrowa. Za prawidłowe przygotowanie drogi przebiegu odpowiada kierujący manewrami. Kierujący manewrami przekłada zwrotnicę sam lub na jego polecenie manewrowy wchodzący w skład drużyny manewrowej. Po zakończeniu pracy manewrowej zwrotnice rozjazdów należy przestawić w położenie

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

zasadnicze.

12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

12.1 Na terenie bocznicy stosowane są płozy hamulcowe o szerokości 78 mm pomalowane na kolor pomarańczowy i odciskane skrótami użytkownika bocznicy „EP” ponumerowane kolejno od 1 do 30.

12.2 Płozy powinny znajdować się w wyznaczonych miejscach a mianowicie:

- po jednej sztuce na każdej z lokomotyw,
- 6 sztuk przy nastawni kolejowej H-1,
- 2 sztuki pomiędzy torami nr 501 i 502 obok załadowni mokrego popiołu,
- 2 sztuki na WW-1,
- 2 sztuki na WW-2,
- 4 sztuki za wywrotnicami wagonowymi w zakresie torów nr 102b i 104,
- 4 sztuki na wyposażeniu stacji DEMI do zabezpieczania w czasie rozładunku wagonów z kwasem i ługiem,
- 2 sztuki przy torze odstawczym nr 109,
- 2 sztuki przy torze odjazdowym nr 112,
- W magazynie powinien znajdować się odpowiedni zapas płóz nowych, a wydawanie ich powinno odbywać się wyłącznie w miejsce płóz wycofywanych i posiadać ten sam numer. W przypadku zaginięcia płozy hamulcowej należy bezzwłocznie powiadomić Starszego Mistrza ds. Kolejowych w celu podjęcia poszukiwań i wyjaśnienia zaginięcia płozy. Na zarządzenie Starszego mistrza ds kolejowych, dyżurny ruchu powinien przekazywać płozy przy zmianie służby, co powinno być odnotowane w książce przekazywania dyżurów.

12.3 W przypadku uszkodzenia płozy należy dostarczyć ją toromistrzowi, który dokona wymiany na właściwą.

12.4 Ewidencję płóz hamulcowych prowadzi St. mistrz ds. kolejowych użytkownika bocznicy.

13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

13.1 Pozostawiony tabor musi być zabezpieczony przed zbiegnięciem lub samoczynnym potoczeniem się przez podklinowanie płozem hamulcowym i zahamowanie hamulcem ręcznym.

13.2 Jeżeli grupa wagonów liczy poniżej 10 wagonów i jest ze sobą sprzęgnięta należy zahamować hamulcem ręcznym jeden wagon, natomiast przy grupach wagonów liczących więcej niż 10 wagonów należy zahamować hamulce ręczne dwóch skrajnych wagonów, a w przypadku braku wagonów z czynnym hamulcem ręcznym, należy podklinować płozami hamulcowymi skrajne wagony.

13.3 Na torach nr 500, 501, 502 z uwagi na znaczny spadek torów, niezależnie od zakręcenia odpowiedniej ilości hamulców ręcznych, należy dodatkowo podklinować skład płozem hamulcowym od strony spadku.

13.4 Do podklinowania wagonów w celu zabezpieczenia ich przed zbiegnięciem lub potoczeniem na bocznicę Elektrowni stosuje się płozy hamulcowe. Nie wolno w tym celu używać kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.

13.5 Za właściwe zabezpieczenie taboru w swoim rejonie manewrowym odpowiedzialny jest ustawiacz.

VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

- 1.1 Po przyjeździe wagonów na tory zdawczo - odbiorcze Nr: 1, 3, 5, 2, 4, 6, 8 stacji PKP PLK Połaniec i dokonaniu odbioru technicznego tych wagonów między drużyną przewoźnika kolejowego, a przedstawicielem użytkownika bocznic kolejowej, wagony zabierane są z torów zdawczo-odbiorczych trakcją użytkownika bocznic na tory nr 103 lub 105a bocznic Elektrowni.
- 1.2 Odbiór przesyłek od przewoźników kolejowych na torach zdawczo- odbiorczych z upoważnienia Elektrowni dokonuje wyznaczony pracownik podmiotu obsługującego bocznicę.
- 1.3 Plan pracy bocznic na zmianie podaje dyżurnemu ruchu mistrz zmianowy, który ustala również skład osobowy drużyn manewrowych i trakcyjnych oraz kolejność obsługi punktów ładunkowych na bocznicach.
- 1.4 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach powinni stawić się do pracy na 10 – 15 minut przed jej rozpoczęciem i zgłosić się do wyznaczonego pracownika, który sprawdza ich obecność, stan psychofizyczny i gotowość objęcia służby /wyposażenie/. Prowadzący odprawę przedmianową wyznaczony pracownik omawia sytuację ładunkową i ruchową oraz zadania do wykonania dla danej zmiany, omawia ewentualne wydane nowe zarządzenia kierownictwa obsługującego bocznicę, wydaje odpowiednie polecenia odnośnie wykonania pracy manewrowej, a także dla wykonania innych prac w zakresie utrzymania rozjazdów i przejazdów.
- 1.5 Kierowanie nadzór nad całością pracy manewrowej rejonach manewrowych na terenie bocznic oraz prowadzenie ruchu pomiędzy stacją PKP Połaniec, a bocznicą Elektrowni Połaniec należy do obowiązków dyżurnego ruchu EP.
- 1.6 Praca manewrowa lokomotywami jednocześnie na bocznicach na zmianie pracuje 2 lub 3 lokomotywy manewrowe. Obsada osobowa lokomotyw: prowadzący pojazd kolejowy (I, II zmiana) lub prowadzący pojazd kolejowy, pracownik drużyny trakcyjnej (III zmiana).
- 1.7 Wszelkie porozumiewanie się w sprawach zakresu i kolejności prowadzenia manewrów pomiędzy starszym ustawiaczem a podległym mu manewrowym odbywają się ustnie. W czasie wykonywania manewrów obowiązuje porozumiewanie się drużyny manewrowej między sobą za pomocą sygnałów wzrokowych i słuchowych określonych w instrukcji sygnalizacji.
- 1.8 Porozumiewanie się między ustawiaczem a drużyną trakcyjną odbywa za pomocą radiotelefonów lub za pomocą sygnałów określonych w instrukcji Ie-1.
- 1.9 Przejazd lokomotywy z jednego rejonu do drugiego wymaga zgody dyżurnego ruchu posterunku EP podanej przez radiotelefon i potwierdzonej podaniem sygnału Ms-2 na tarczy manewrowej.
- 1.10 Przesławianie zwrotnic i wykolejnic w pierwszym rejonie manewrowym, należy do obowiązków dyżurnego ruchu posterunku EP. W drugim rejonie zwrotnice i wykolejnice z napędem elektrycznym przesławia dyżurny ruchu EP, a zwrotnice z napędem ręcznym przesławia drużyna manewrowa.

2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

2.1 Rejon manewrowy nr 1.

Podstawowy zakres wykonywanej pracy manewrowej:

- podstawianie składów wagonów ładunkowych do rozładunku na wywrotnice wagonowe WW1 (tor nr 104) i WW2 (tor nr 102b),

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- wpychanie wagonów na pomost wywrotnic wagonowych i rozprzęgnię poszczególnych wagonów przed rozładunkiem,
- sprzęgnięcie rozładowanych wagonów za wywrotnicami wagonowymi i wyciągnięcie z torów 104 i 102b położonych za wywrotnicami wagonowymi.

2.2 Rejon manewrowy nr 2.

Podstawowy zakres pracy manewrowej:

- przyjmowanie na tor nr 103 i 105a składów wagonów ładownych i próżnych nadanych do elektrowni,
- podstawianie ładownych wagonów cystern na mazutownię tor nr 304 i 305,
- podstawianie ładownych wagonów cystern z kwasem solnym i wodnym roztworem wodorotlenku sodu na stację DEMI tor nr 311,
- podstawianie próżnych wagonów pod załadownię popiołów suchych na tor nr 423,
- podstawianie wagonów ładownych z kamieniem wapiennym pod rozładownię na torze nr 422,
- podstawianie wagonów próżnych pod załadunek gipsu na torze nr 421,
- podstawianie próżnych wagonów węglarek pod załadownię popiołu mokrego na tor nr 501,
- podstawianie wagonów ładownych z biomasą na tory nr 405 i 425 przy których są wybetonowane place rozładunku biomasy,
- podstawianie platform specjalnych z przekroczoną skrajnią maszynami i urządzeniami energetycznymi (transformatory, generatory) na toru 426 i 310,
- wyciągnięcie wagonów z ww. punktów ładunkowych zestawianie składów pociągowych na torze nr 105a,
- zestawianie składów próżnych węglarek po rozładunku węgla na torze nr 112.

3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy.

3.1 Rozładunek węgla energetycznego.

3.1.1 Skład pociągu z węglem energetycznym przyjęty na tor nr 103 lub 105a jest podstawiany przez tor nr 300 na tor nr 102b lub 104, w których umieszczone są wywrotnice wagonowe. Obie wywrotnice znajdują się w I rejonie manewrowym.

Wywrotnica nr 1 znajduje się w torze nr 104 i jest obsługiwana przez lokomotywę manewrową nr 1, natomiast wywrotnica nr 2 znajduje się w torze nr 102b i jest obsługiwana przez lokomotywę nr 2.

3.1.2 Wyładunek węgla prowadzony jest w trzech etapach:

- a) podstawianie i luzowanie grup wagonów pod wywrotnicę,
- b) podstawianie pojedynczych wagonów do rozładunku na wywrotnicę,
- c) sprzęgnięcie za wywrotnicą rozładowanych wagonów.

3.1.3 Podstawianie grup wagonów pod wywrotnicę powinno odbywać się przy czynnych hamulcach zespolonych z szybkością do 5 km/h.

3.1.4 Podstawianie pojedynczych wagonów do rozładunku na wywrotnicy odbywa się na podstawie świetlnej sygnalizacji umownej. Sygnały podawane są na tarczach rozrządowych świetlnych niezależnych od urządzeń srk. Sygnalizatory umieszczone są na budynkach wywrotnic po obu stronach toru zarówno od strony wjazdu. Ponadto od strony wjazdu po prawej stronie toru w odległości 150 m od wywrotnic ustawione są tarcze rozrządowe powtarzające.

3.1.5 Na sygnalizatorach świetlnych drogowych występują następujące wskazania:

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- a) Światło czerwone – oznacza zabronione podstawianie wagonów na wywrotnicę,
- b) Światło zielone – oznacza jazda dozwolona w kierunku wywrotnicy z prędkością 3 km/h,
- c) Światło pomarańczowe – oznacza wycofanie z wagonami z wywrotnicy.

Sygnaly na sygnalizatorach wyświetla ustawiacz za pomocą przycisków sterowniczych na skrzynce przy bramie wywrotnicy wagonowej oznaczonych symbolami „PS”.

- 3.1.6 Sygnał światło zielone zezwalający na jazdę w kierunku wywrotnicy wyświetla ustawiacz po upewnieniu się, czy manewrowy znajduje się w bezpiecznym miejscu, czy wywrotnica jest w położeniu 0 i odpowiednio zabezpieczona i czy nie występują inne przeszkody. Po wstawieniu wagonu i odpowiednim ustawieniu go na pomoście wywrotnicy, wagon jest rozprzęgany a następnie ustawiacz podaje sygnał światło pomarańczowe zezwalający na wycofanie z pozostałą grupą wagonów.
- 3.1.7 Z uwagi na to, że w odległości od wywrotnicy znajduje się tylko jeden sygnalizator powtarzający po stronie prowadzącego pojazd kolejowy, ze względów bezpieczeństwa obowiązany jest on powtarzać wyświetlony sygnał w celu informowania pomocnika o wykonywanej pracy.
- 3.1.8 W przypadku, gdy podczas rozładunku wagonu wypadnie z niego nieumocowana podłoga należy zablokować wywrotnicę w położeniu dogodnym do wrzucenia elementów podłogi do wagonu, z którego wypadły. Przy wrzucaniu desek podłogowych należy zachować szczególną ostrożność, a w szczególności:
- zwrócić uwagę na miejsca śliskie na wywrotnicy,
 - nie wrzucać desek zbyt ciężkich tj. z przymarzniętą warstwą węgla, złamanych przy których może nastąpić oderwanie złamanej części i spadnięcie na podającego itp.
- Fakt wypadnięcia podłogi z podaniem nr wagonu i ilości wypadniętych desek należy zgłosić mistrzowi zmianowemu lub dyżurnemu ruchu. Za prawidłowe wykonanie tej czynności odpowiedzialny jest ustawiacz.
- 3.1.9 Przy wrzucaniu desek do wagonu, w pobliżu nie powinny przebywać osoby postronne.
- 3.1.10 W przypadku wystąpienia trudności z rozkręceniem sprzęgu śrubowego, należy dokonać tej czynności przy użyciu rurki przedłużającej wrzeczono sprzęgu po wcześniejszym posmarowaniu sprzęgu olejem. Gdyby powyższe czynności okazały się bezskuteczne, wówczas należy wycofać wagony przed wywrotnicę i pod bezpośrednim nadzorem ustawiacza zahamować pierwszy wagon przy użyciu ręcznego hamulca lub płozu hamulcowego, a następnie docisnąć zderzaki ruchem lokomotywy do przodu z szybkością do 1 km/h i po zatrzymaniu składu rozkręcić sprzęg.
- 3.1.11 Wejście manewrowego pomiędzy wagony w celu ich rozkręcenia może nastąpić dopiero po dociśnięciu zderzaków i zatrzymaniu składu, pod bezpośrednim nadzorem ustawiacza.
- 3.1.12 W przypadku wypadnięcia ściany czołowej wagonu w trakcie rozładunku węgla należy w miarę możliwości założyć ścianę we właściwe jej miejsce, używając do tego celu suwnicę znajdującą się w budynku wywrotnicy. Czynności te musi dozorować bezpośrednio ustawiacz posiadający uprawnienia hakowego.
- 3.1.13 Czynności sprzęgania próżnych wagonów za wywrotnicą mogą być dokonywane tylko w czasie, gdy na wywrotnicy nie jest prowadzony rozładunek oraz gdy tabor nie jest w ruchu. Każdorazowe wznowienie po przerwie rozładunku wagonów powinno być poprzedzone upewnieniem się, że nikt nie sprzęga wagonów za wywrotnicą. Za bezpieczeństwo w tym zakresie odpowiada ustawiacz.
- 3.1.14 Przepychanie wagonów próżnych za wywrotnicę może odbyć się z szybkością do 3 km/h, na sygnał Rt3 na

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

sygnalizatorze potwierdzony informacją radiotelefoniczną i sygnałem ręcznym „Do mnie” danym przez ustawiacza, po uprzednim upewnieniu się, że nie występują żadne przeszkody do dokonania tej czynności. Prowadzący pojazd kolejowy przed rozpoczęciem przepychania powinien podać sygnał „Baczność”.

- 3.1.15 Manewrowy może sprzęgać wagony za wywrotnicą po zakończeniu ich rozładunku lub w czasie dłuższych przerw w rozładunku po uzgodnieniu z ustawiaczem. Przed każdorazowym wejściem manewrowego między wagony, powinien on upewnić się o sytuacji na wywrotnicy poprzez obserwację sygnalizatora na tylnej ścianie wywrotnicy. W żadnym wypadku nie wolno wchodzić pomiędzy wagony, gdy na sygnalizatorze świeci się Rt3. Przerwany rozładunek ustawiacz może wznowić po upewnieniu się, że manewrowy zakończył sprzęganie wagonów i znajduje się w bezpiecznym miejscu.
- 3.1.16 Po sprzęgnięciu przez manewrowego wszystkich wagonów /zarówno sprzęgów śrubowych jak i powietrznych/ i sprawdzeniu, że nie ma wagonów uszkodzonych lub wykolejonych oraz po usunięciu płóz hamulcowych, zgłasza on dyżurnemu ruchu o gotowości składu lub jego części do wyciągnięcia z za wywrotnicy.
- 3.1.17 Wyciągnięcia składu z za wywrotnicy i wystawienia go na tor odjazdowy nr 112 dokonuje się po uprzednim usunięciu płoza hamulcowego i dokonaniu próby hamulca wymaganej grupy wagonów. Usunięty wcześniej płóz hamulcowy należy wyłożyć po wyciągnięciu składu na tor, na którym znajdował się wcześniej lub umieścić go we właściwym stojaku.
- 3.1.18 Pracę lokomotyw prowadzących rozładunek węgla na wywrotnicach nadzoruje i koordynuje dyżurny ruchu, który odpowiada za prawidłowy, zgodny z regulaminem i bezpieczny rozładunek węgla na wywrotnicach.

3.2 Rozładunek oleju opałowego.

- 3.2.1 Torami rozładowniczymi i postojowymi dla wagonów załadowanych olejem opałowym są tory nr 304 i 305. Jeżeli wagony z olejem opałowym znajdują się na torze nr 304, wówczas zwrotnica rozjazdu 304 powinna być ustawiona w położeniu zasadniczym, a jeżeli wagony znajdują się na torze nr 305, wówczas zwrotnica rozjazdu nr 303 powinna być ustawiona w położeniu przełożonym. Tak ustawione zwrotnice powinny być zamknięte na zamki trzpieniowe.
- 3.2.2 Rozładunku wagonów z olejem opałowym dokonuje przeszkolona w tym zakresie obsługa mazutowni.
- 3.2.3 W przypadku pożaru wagonu z mazutem należy w miarę możliwości oddzielić go od pozostałych i wstawić na tor nr 111a. Mistrz zmianowy po uzyskaniu informacji o pożarze natychmiast wzywa straż pożarną i powiadamia DIRE.

3.3 Załadunek popiołów mokrych.

- 3.3.1 Załadunek popiołów mokrych odbywa się na załadowni usytuowanej przy torze nr 501 do odkrytych wagonów serii Fals-x lub serii Ea.
- 3.3.2 Pod załadunek podstawiany jest cały skład pociągowy w ilości nie przekraczającej 34 wagonów Fals-x przeznaczony do załadunku tak, aby czołowe wagony znajdowały się w zasięgu urządzenia zasypowego, które ma zasięg 6 wagonów.
- 3.3.3 Operator po napełnieniu podstawionych w rejon załadowni 6 wagonów, zgłasza ustawiaczowi konieczność podciągnięcia o następne cztery wagony. Ustawiacz po upewnieniu się, że nie ma żadnych przeszkód do jazdy, podaje maszyniście sygnał do jazdy, a następnie po podciągnięciu na wymaganą odległość zatrzymuje skład.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- 3.3.4 Jeżeli w czasie załadunku lokomotywa odjeżdża od składu, ustawiacz winien zabezpieczyć skład przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie hamulcem ręcznym i zabezpieczyć dodatkowo płozami skrajne koła wagonów od strony spadku.
- 3.3.5 Po załadowaniu całego składu, umyciu go i dokonaniu wszelkich czynności wymaganych do odprowadzenia do stacji /dokonanie próby hamulca, osygnalizowanie składu itp., ustawiacz zgłasza ten fakt dyżurnemu ruchu, a po otrzymaniu pozwolenia na jazdę odprowadza go do stacji.

3.4 Załadunek popiołów suchych.

- 3.4.1 Załadunek popiołów suchych odbywa się do cementowagonów na załadowni usytuowanej nad torem nr 423.
- 3.4.2 Podstawianie grup wagonów lokomotywą w rejon załadowni odbywa się na podstawie umownej sygnalizacji świetlnej obsługiwanej przez operatora załadowni, której wskazania są identyczne jak na wywrotnicach wagonowych.
- 3.4.3 Po podstawieniu grupy wagonów w rejon załadowni, lokomotywa na właściwy sygnał odjeżdża od składu, a podstawiania poszczególnych wagonów pod rękawy zasypowe dokonuje się przy pomocy urządzenia przetokowego systemu „Projtrans”, które jest obsługiwane również przez operatora załadowni.
- 3.4.4 Po załadunku i umyciu podstawionej wcześniej grupy wagonów, operator zgłasza dyżurnemu ruchu kolejowego, który wysyła w rejon załadowni lokomotywę w celu wystawienia z rejonu załadowni wagonów ładownych i podstawienia grupy wagonów próżnych do załadunku.
- 3.4.5 Wszelkie prace manewrowe w rejonie załadowni odbywają się w oparciu o sygnalizację świetlną obsługiwaną przez operatora załadowni, po wcześniejszym uzgodnieniu zakresu prac dokonanych pomiędzy ustawiaczem a operatorem załadowni.
- 3.4.6 W rejonie pracy podciągarki można przetaczać wagony w ilości nie większej niż określona w dziale II pkt. 20.6.

3.5 Rozładunek kamienia wapiennego.

- 3.5.1 Kamień wapienny służący do odsiarczania spalin, przewożony jest w wagonach samowyładowczych serii Fals-x i może być rozładowywany na rozładowni usytuowanej w torze nr 422.
- 3.5.2 Rozładownia ta usytuowana na torze nr 422 zsyp pokryty na poziomie toru kratownicą o odpowiednim rozstawie krat.
- 3.5.3 Podstawianie wagonów odbywa się w grupach po 10 sztuk, w oparciu o umowną sygnalizację świetlną, której wskazania i znaczenie jest identyczne jak na wywrotnicach wagonowych.
- 3.5.4 Szybkość podstawiania wagonów w rejon zsyłu nie może przekraczać 3 km/h, a wszelkie ruchy dozwolone są tylko przy zamkniętych klapach wagonu samowyładowczego.
- 3.5.5 Obsługi wagonów związanej z ich rozładunkiem dokonuje wyznaczony pracownik, posiadający odpowiednie przeszkolenie w zakresie objętym Instrukcją obsługi wagonów Fals-x.
- 3.5.6 Podstawianie grup wagonów w rejon rozładowni kamienia wapiennego powinno być uzgodnione z operatorem nastawni odsiarczania spalin.

3.6 Załadunek gipsu syntetycznego.

- 3.6.1. Załadunek gipsu w stanie suchym odbywa się do wagonów na załadowni usytuowanej w torze nr 421.
- 3.6.2. Podstawianie wagonów pod załadownię odbywać się będzie lokomotywą na podstawie umownej sygnalizacji świetlnej, której wskazania oznaczają to samo co wskazania na wywrotnicach wagonowych.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

3.6.3. Wszelkie ruchy w rejonie załadowni gipsu winny być uzgadniane z operatorem nastawni odsiarczania spalin.

3.7 Rozładunek biomasy.

3.7.1 Głównym miejscem rozładunku biomasy są place przy torach nr 405 i 425, gdzie podstawia się określone grupy wagonów,

3.7.2 Odbiorcą i odpowiedzialnym za rozładunek wagonów z biomasą jest podmiot obsługujący biomasę.

3.7.3 W przypadku nagromadzenia się wagonów z biomasą, na żądanie przedstawiciela spółki obsługującej rozładunek, można dodatkowo podstawić wagony do rozładunku na tory nr 402 i 426.

3.7.4 Przy podstawianiu wagonów z biomasą należy zachować szczególną ostrożność, a ustawiacz jadący na czole wstawianej grupy wagonów powinien znajdować się w miarę możliwości od strony, gdzie nie jest składowana biomasa.

3.7.5 Przed zabraniem wagonów po rozładunku, ustawiacz powinien sprawdzić, czy nie ma przeszkód do ich zabrania tj. czy są do końca rozładowane, czy drzwi pozamykane i czy pod kołami wagonów nie znajdują się płyty hamulcowe lub kliny zabezpieczające wagony przed zbiegnięciem.

4. Ważenie wagonów.

4.1 Wszystkie wagony ładowne przyjmowane na bocznicę Elektrowni są ważone na wadze kolejowej elektronicznej dynamiczno-statycznej typu „TRAPPER” DRS-100 o udźwigu 100 ton, położonej na torze nr 101 i „TRAPPER” DRS-100 na torze nr 106.

4.2 Ważenia wagonów na wadze elektronicznej dokonuje się podczas przejazdu wagonów przez pomost wagowy - ważenie dynamiczne lub w czasie postoju wagonu - ważenie statyczne. Podczas ważenia dynamicznego wagony winny być ciągnięte z jednakową prędkością nie większą niż 8 km/h. Wagony cysterny z ładunkiem płynnym należy ważyć statycznie w czasie postoju wagonu na pomoście wagi.

4.3 Wagę obsługuje mistrz zmianowy lub upoważniony poprzez niego pracownik, który posiada do tego uprawnienia.

4.4 Protokoły z ważenia w postaci wydruku są dołączane do dokumentów przewozowych i przekazywane odbiorcom przesyłek.

4.5 Legalizacja wagi, przeglądy techniczne, usuwanie awarii wagi należy do obowiązków użytkownika bocznic.

5. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

5.1 W czasie złych warunków atmosferycznych, w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrowy tabor mógł być zatrzymany przed przeszkodą.

5.2 Pracę manewrową w złych warunkach atmosferycznych należy wykonywać z prędkością bezpieczną w zależności od widoczności drogi przebiegu dla manewrów.

5.3 Przygotowanie bocznic do pracy w warunkach zimowych.

5.3.1 Przygotowanie bocznic do walki ze śniegiem i mrozem należy do obowiązków dozoru obsługującego bocznicę i użytkownika bocznic.

5.3.2 Obowiązki użytkownika bocznic w zakresie przygotowania do zimy:

- Przegląd, naprawa elektrycznego ogrzewania rozjazdów (EOR);
- przegląd i regulacja napędów elektrycznych rozjazdów;

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- przygotować sprzęt do odśnieżania dróg i ciągów pieszych na terenie bocznicy, zabezpieczyć odpowiednią ilość piasku z solą;
 - utrzymanie odwodnienia bocznicy w stanie zapewniającym jego właściwe funkcjonowanie;
 - przegląd uzupełnienie oświetlenia bocznicy kolejowej;
 - przegląd ogrzewania, dachów, drzwi i okien pomieszczeń wynajmowanych obsługującemu bocznice.
- 5.3.3 Obowiązki obsługującego bocznice w zakresie przygotowania do zimy:
- dokonać przeglądu, naprawić i uzupełnić sprzęt i materiały niezbędne do walki ze śniegiem i oblodzeniem: łopaty, kilofy, skrobaki, miotły i szczotki stalowe, smar do smarowania rozjazdów w okresie zimowym, denaturat do układu hamulcowego lokomotyw;
 - wykonać do dnia 31 października przegląd sezonowy lokomotyw i przygotować do pracy w niskich temperaturach;
 - zaopatrzyć pracowników w ciepłą odzież;
 - przeszkolić pracowników, którzy będą zatrudnieni przy akcji odśnieżania na bocznicy;
 - rozprościć sprzęt i materiały potrzebne do walki ze śniegiem i mrozem.
- 5.4. W czasie opadów śniegu i silnych mrozów dozór obsługującego bocznice kieruje całą akcją, której celem powinno być utrzymanie ciągłości ruchu na bocznicy. W tym celu dozór powinien dopilnować:
- oczyszczania ze śniegu i lodu rozjazdów, przejazdów i skrzyżowań;
 - smarowanie zwrotnic i innych urządzeń zewnętrznych olejem zimowym;
 - posypywania piaskiem oblodzonych torów i międzytorzy.
- 5.5. Oczyszczania ze śniegu rozjazdów, urządzeń srk dokonuje przy normalnych opadach śniegu drużyna manewrowa pod nadzorem mistrza zmianowego.
- 5.5 Do obowiązków drużyny manewrowej należy sprawdzanie czy miejsca śliskie zostały posypane piaskiem, bieżące oczyszczanie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu.
- 5.6 Przy dużych opadach śniegu w dni robocze do odśnieżania bocznicy mogą być włączeni pracownicy warsztatu napraw lokomotyw, pod nadzorem toromistrza.
- 5.7 Niezbędny sprzęt do odśnieżania drużyna manewrowa powinna przewozić na lokomotywach manewrowych.
- 5.8 O wszelkich trudnościach w pracy bocznicy kolejowej dyżurny ruchu winien na bieżąco informować mistrza zmianowego.
- 5.9 Po zakończeniu okresu zimy sprzęt i materiały należy zebrać, zakonserwować i zdeponować w wyznaczonym magazynie.
- 5.10 W okresie zimowym, gdy występują ujemne temperatury zachodzi konieczność korzystania z rozmrażalni wagonów. Manewry związane z wstawianiem wagonów na rozmrażalnię należy wykonywać według niżej podanych zasad:
- a) sprowadzony na tor 103 lub 105a skład z węglem przeciąga się na tor 107a poza tarczę manewrową nr 22,
 - b) po zatrzymaniu się składu drużyna manewrowa luzuje wagony i po przygotowaniu przez dyżurnego ruchu drogi na rozmrażalnię i podaniu Tm 22, skład wpycha się na rozmrażalnię,
 - c) wpychanie składu nadzoruje drużyna manewrowa rozstawiona ze sprawnymi radiotelefonami po obu stronach rozmrażalni,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- d) zabroniony jest przejazd lokomotywy przez tunel rozmrażalni gdy jest ona włączona. Włączenie rozmrażalni sygnalizuje podświetlenie napisu przy wjeździe do rozmrażalni o treści „Rozmrażalnia pracuje”,
- e) w przypadku gdy na rozmrażalni znajduje się grupa wagonów, lokomotywa przyprowadzająca następny skład z węglem, dostawia go do końca wagonów znajdujących się w rozmrażalni, a ustawiacz lub manewrowy sprzęga oba składy,
- f) zabierania wagonów z rozmrażalni dokonuje lokomotywa prowadząca rozładunek węgla, wyciągając i rozprzęga do rozładunku rozmrożoną grupę wagonów,
- g) przy zabieraniu wagonów z rozmrażalni należy pamiętać aby pozostająca grupa liczyła co najmniej 10 wagonów,
- h) w przypadku konieczności pozostawienia w rozmrażalni grupy mniejszej niż 10 wagonów, zabrania się dołączania do niej następnej grupy wagonów. W takim przypadku należy poczekać na całkowite opróżnienie rozmrażalni.

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

- 6.1 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków manewrowych drużyny manewrowej danego rejonu.
- 6.2 Wykonując czynności związane z rozprzęganiem sprzęgów hamulcowych, należy w pierwszej kolejności zamknąć kurki tych przewodów, a następnie rozłączyć przewody i zawiesić je na wspornikach.
- 6.3 Wagony przygotowane do odprowadzenia na tory zdawczo - odbiorcze powinny być sprzęgnięte ze sobą oraz mieć połączone przewody hamulcowe. Nie użyte sprzęgi śrubowe i hamulcowe muszą być zawieszane na wspornikach.
- 6.4 Przy wykonywaniu sprzęgania wagonów należy pamiętać że:
 - a) tabor nie może być w ruchu,
 - b) sprzęg śrubowy wagonu należy chwycić przy nakrętce, szybko zarzucić na hak wagonu i natychmiast cofnąć rękę. Nie wolno chwycić sprzęgu za część końcową oraz wykonywać ruchów powolnych przy zarzucaniu pałaka sprzęgu na hak,
 - c) należy po sprzęgnięciu wagonów tj. skręceniu śruby sprzęgu i połączeniu sprzęgu hamulcowego szybko wyjść z pomiędzy wagonów, przytrzymując się ręką uchwyty manewrowego znajdującego się pod zderzakiem i pochylając się pod zderzakiem.
- 6.5 W razie dojeżdżania do stojącego taboru w porze ciemnej, przy czole stojącego taboru powinien znajdować się pracownik oświetlający miejsce łączenia jak również ubezpieczający manewrowego dokonującego łączenia wagonów.
- 6.6 Polecenie wykonania ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać wyłącznie po wyjściu pracownika z pomiędzy wagonów.
- 6.7 Zabrania się wskakiwania lub zeskakiwania z taboru, a także sprzęgania i rozprzęgania taboru gdy jest on w ruchu.
- 6.8 Przy wchodzeniu na stopień wagonu należy zwrócić uwagę czy jest on cały, dobrze umocowany do ostojnicy wagonu, suchy i prosty. Ręką należy chwycić się poręczy wagonu, o ile stwierdzi się, że jest ona cała

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- i prawidłowo przymocowana do wagonu. W przypadku zauważenia, że stopień wagonu jest uszkodzony, pęknięty, skrzywiony bądź śliski, wchodzić na niego nie wolno.
- 6.9 Pracownik drużyny manewrowej jadący na przetaczanym składzie wagonów, powinien stać na stopniu wagonu zwrócony twarzą w kierunku jazdy, trzymając się ręką za uchwyt wagonu.
- 6.10 Zabrania się w czasie jazdy na taborze:
- wychylania się poza skrajnię taboru,
 - przebywania na pochwach zderzaków, sprzęgach, stopniach bez uchwytów lub z uchwytem uszkodzonym,
 - przebywanie na stopniach uszkodzonych lub tak umieszczonych, że przebywanie na nich uniemożliwia znajdowanie się w skrajni taboru,
 - przebywania na stopniach znajdujących się od strony wysokich ramp, peronów i innych urządzeń, gdy stopnie znajdują się poniżej krawędzi tych urządzeń,
 - przebywania na stopniach taboru w czasie przejazdu obok bram, ogrodzeń, suwnic bramowych itp., gdy zagraża to bezpieczeństwu pracownika,
 - przebywania na stopniach bocznych lokomotywy.
- 6.11 Popychanie grupy wagonów, gdzie przed wagonami z ławami pokrętnymi połączonymi ze sobą rozworami lub samym ładunkiem znajdują się inne wagony, jest zabronione.
- 6.12 Wagony w przetaczanym składzie powinny być ze sobą sprzęgnięte i z lokomotywą dokonującą manewrów za wyjątkiem operacji wypychania wagonu próżnego z wywrotnicy wagonowej i przepychania go poza nią.
- 6.13 Drużyna manewrowa winna być rozstawiona po tej samej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko prowadzącego pojazd kolejowy. W przypadku jazdy po łukach, drużyna manewrowa winna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku. Ustawiacz winien znajdować się w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, drogę przebiegu manewrowego oraz by mógł się porozumiewać z manewrowym i zwrotniczym.
- 6.14 Jeśli ustawiacz nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu i szybko porozumiewać się z manewrowym, wówczas na pierwszym pchanym wagonie lub przed nim powinien znajdować się manewrowy obserwujący drogę przebiegu, by mógł w razie spostrzeżenia przeszkody natychmiast podać sygnał „Stój”. W porze ciemnej, pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy.
- 6.15 W czasie złych warunków atmosferycznych, w razie braku należytej widoczności oraz podczas przejazdu przez miejsca gdzie pracują ludzie, należy zmniejszyć szybkość tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany przed ewentualną przeszkodą.
- 6.16 W przypadku wjazdu na tory PKP PLK, nad którymi zawieszona jest sieć trakcyjna należy pamiętać że:
- a) nie wolno przechodzić, przebywać i wchodzić na dachy wagonów, zbiorniki cystem, kontenery, dachy pojazdów, a także na przewożone ładunki w wagonach odkrytych, jeżeli wysokość ładunku jest większa niż 1 m od podłogi wagonu, na pomostach hamulcowych i stopniach wagonu wyniesionych powyżej 1 m od poziomu podłogi wagonu,
 - b) zabronione jest dotykanie przewodów trakcyjnych bezpośrednio i pośrednio, jak również zbliżanie się na odległość mniejszą niż 1,5 m od przewodów trakcyjnych jakkolwiek częścią ciała, strumieniem wody, narzędziami i wszelkiego rodzaju przedmiotami nieprzystosowanymi do posługiwania się nimi przy urządzeniach wysokiego napięcia,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- c) zabrania się wchodzenia na słupy sieci trakcyjnej.
- 6.17 Na podstawie Enea Elektrownia Połaniec S.A. Instrukcja o technice pracy manewrowej oraz sygnalizacji na bocznicach dopuszcza się przekazywanie maszyniście lokomotywy polecenia na pracę manewrową przez radiotelefon na lukach torów nr 111b, 122, 300, 401, 402, 404, 405, 406, 422, 423 i 500.
- 6.18 Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania taboru poza ukresami torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory, na przejazdach drogowych, przy wykolejnicach, bramach, na torach wagowych nr 101 i 312 oraz na torach komunikacyjnych nr 111b, 301, 302, 401 i 500.
- 6.19 Przy jeździe po torach PKP PLK nr 51 lub 52 zbliżając się do przejazdu w km 17.119 należy dać sygnał „Baczność”, a szybkość jazdy ograniczyć do 20 km/h i bacznie obserwować przejazd, by w razie zauważenia przeszkody wdrożyć nagłe hamowanie.
- 6.20 Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierujący manewrami powinien:
- 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników. W wagonach mogą pozostawać tylko konwojenci przesyłek i pracownicy znajdujący się w nich służbowo, którzy nie są traktowani jako osoby postronne,
 - 4) sprawdzić czy pomiędzy rampą a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - 6) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru. Należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości, co najmniej:
 - a) 1600 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte pod b),
 - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziemia itp.), przy czym spadek kopca od strony szyny nie może być większy niż 1: 1,5.
 - 7) Sprawdzenia wymienione w ust. 6.20 pkt 5 i 6 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie,
 - 8) Jeżeli w próżnym taborze nie pozamykano drzwi lub nie założono części wagonowych, a nie można tego zażądać od odbiorcy, powinien uczynić to kierujący manewrami lub na jego polecenie inny wyznaczony pracownik. Fakt wykonania tych czynności w zastępstwie odbiorcy należy odnotować w zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie tak, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
 - 9) W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiony tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawionego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

nieukończenia czynności ładunkowych, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.

6.21 O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę punktu ładunkowego (brak skrajni, uszkodzenia wagonów, niewłaściwy załadunek itp.), kierujący manewrami powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu niezależnie od adnotacji uczynionych w wykazie zdawczym lub zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania.

6.22 Inne postanowienia.

Zasady bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu pracy manewrowej:

- 1) Nie wolno zastawiać taborem dróg przeciwpożarowych, dojazdów do hydrantów itp.
- 2) Sposoby porozumiewania się z pracownikami na torach - przy pomocy sygnałów stosowanych na kolejach.

Sposoby ostrzegania pracowników:

- podawanie sygnałów dźwiękowych,
- wymiana informacji przez radiotelefony z personelem w nie wyposażonym.

Kiedy jest pewność odebrania sygnału - jeżeli ostrzegany pracownik usunie się z toru, po którym ma jechać tabor.

W przypadku braku widoczności z posterunku miejsca wykonywania robót na torze jeden z pracowników pełni funkcję ostrzegającego, a w przypadku gdy pracownik jest sam należy podczas wykonywania robót na czynnych torach wstrzymać ruch taboru. Wyjście na tory może się odbyć po uprzednim dokonaniu zapisu w dokumentacji „EP” i podpisaniu przez dyżurnego ruchu. Roboty wykonywać w kamizelkach ostrzegawczych, a miejsce robót osygnalizować.

- 3) Przy podstawianiu wagonów na punkty ładunkowe na torach nr 402, 404, 404a, 405, 421, 422, 423, 425, 426 lokomotywą na końcu spychanego składu manewrowego długość składu wagonów nie może przekraczać 300m. Przetaczane wagony powinny być na hamulcu zespolonym.

VII. Organizacja obsługi punktu/ów zdawczo-odbiorczego/ych

1. Przyjmowanie wagonów na punkcie/tach zdawczo-odbiorczym/ch.

- 1.1 Kolejowe przesyłki towarowe przeznaczone dla użytkownika i współużytkowników bocznicy przyjmowane są od przewoźników kolejowych przez przedstawiciela obsługującego bocznicę na punkcie zdawczo-odbiorczym, który jest w stacji PKP PLK Połaniec. Formalności związane z nadaniem i wydaniem przesyłek na bocznicę odbywają się w kontenerze biurowym obsługującego bocznicę usytuowanym na wydzierżawionym od PKP terenie stacji kolejowej.
- 1.2 W imieniu użytkownika i współużytkowników bocznicy wszelkie sprawy ekspedycyjne załatwia pracownik obsługujący bocznicę zatrudniony na stanowisku ekspedytora bocznicy.
- 1.3 Przekazywanie wagonów na bocznicę odbywa się na punkcie zdawczo- odbiorczym za wykazem zdawczym R-25/R26 lub za wykazem wagonów w składzie pociągu sporządzonych przez przewoźników, których jeden egzemplarz otrzymuje ekspedytor bocznicy.
- 1.4 Przy czynnościach zdawczo - odbiorczych przyjmujący wagony zgłasza zauważone nieprawidłowości, które przedstawiciel przewoźnika wpisuje do wykazu a następnie potwierdza się je podpisami. Czynności te polegają na sprawdzeniu stanu technicznego wagonów, ich czystości, zgodności wykazów ze stanem faktycznym.
- 1.5 Przesyłki od przewoźników kolejowych przyjmowane są na bocznicę na podstawie listów przewozowych. W imieniu użytkownika i współużytkowników bocznicy przyjmuje przesyłki ekspedytor bocznicy.
- 1.6 PKP CARGO posiada na punkcie zdawczo-odbiorczym stałego przedstawiciela, który dokonuje czynności przekazania wagonów i przesyłek. Przewoźnicy nie posiadający stałego przedstawiciela zlecają czynności zdawczo-odbiorcze własnej drużynie pociągowej.

2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt/y zdawczo-odbiorczy/e;

- 2.1 Dla wagonów rozładowanych załadowanych na bocznicę i przygotowanych do zabrania stosuje się odpowiednio postanowienia punktu VII. 1.
W odniesieniu do wagonów węglarek rozładowanych przez odbiorców przesyłek, wagony mogą być wykorzystane pod załadunek w podwójnej operacji po uprzednim otrzymaniu zgody przewoźnika kolejowego.
- 2.2 Zdawanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na bocznicę. Ekspedytor bocznicy doręcza zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania R-27/28 w 3-ch egzemplarzach do kasy towarowej PKP CARGO, najpóźniej na jedną godzinę przed planową obsługą bocznicy. Dwa egzemplarze „Zawiadomienia” zatrzymuje kasa towarowa, potwierdzając odbiór wagonów na trzecim egzemplarzu. Wszelkie nieprawidłowości stwierdzone przez ekspedytora przy przyjęciu wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym przedstawiciel przewoźnika odnotowuje w „Zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania”, fakt ten stwierdzają podpisem zdającego i przyjmującego.
W przypadku nieobecności przedstawiciela bocznicy ekspedytor przewoźnika odnotowuje w „Zawiadomieniu” „przedstawiciel bocznicy nieobecny” wówczas posiadacz bocznicy zobowiązany jest do uznania wszelkich nieprawidłowości uznanych przez przewoźnika. Nieprawidłowości dotyczące przesyłki powinny być usunięte przez użytkownika bocznicy na punkcie zdawczo - odbiorczym.
- 2.3 Przewoźnik nie posiadający na punkcie zdawczo- odbiorczych swoich stałych przedstawicieli do wykonywania czynności zdawczo-odbiorczych zleca je do wykonania własnej drużynie pociągu.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC

VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

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

1.1 Na bocznic kolejowej Elektrowni Połaniec przewożone są następujące towary niebezpieczne:

Nr identyfikacyjny zagrożenia	Nr identyfikacyjny materiału (UN)	Nazwa przewozowa towaru	Grupa pakowania	Nalepki ostrzegawcze	Kod NHM
80	1789	KWAS CHLOROWODOROWY	II	8	280610
80	1824	WODOROTLENEK SODU ROZTWÓR	II	8	281512
90	3082	OLEJ OPAŁOWY CIĘŻKI	III	9 + materiały zagrażające środowisku	274400
80	2672	WODA AMONIAKALNA ROZTWÓR	III	8 + materiały zagrażające środowisku	281120

1.2 Elektrownia w Połańcu jest odbiorcą wymienionych w punkcie 1.1. towarów niebezpiecznych. Materiały te przewożone są w wagonach cysternach odpowiednio oznakowanych przez nadawcę:

- na każdej ścianie bocznej jest umieszczona pomarańczowa tablica identyfikacyjna,
- po każdej stronie cysterny są umieszczone nalepki ostrzegawcze wg RID część 5.

1.3 Pokrywy włazów i wszystkie zawory wagonów cystern ładownych i próżnych powinny być dokładnie zamknięte i oplombowane. Na wagony ładowne plomby zakłada nadawca a na próżne odbiorca przesyłki.

2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej.

2.1 Ponieważ, użytkownik bocznic jest odbiorcą podanych w punkcie 1.1. towarów niebezpiecznych, listy przewozowe na przewóz tych materiałów i list zwrotny na cysterny próżne sporządza nadawca.

2.2 Na punkcie zdawczo-odbiorczym przesyłkę od przewoźnika przyjmuje przedstawiciel obsługującego bocznicę na podstawie wykazów zdawczych R25/26.

2.3 Przy przyjmowaniu wagonów z towarem niebezpiecznym należy dokładnie sprawdzić list przewozowy, czy jest prawidłowo wypełniony, czy są w komplecie załączone do listu dokumenty.

2.4 Sprawdzić wzrokowo, czy wagon nie ma usterek, nie ma wycieków, czy są plomby w komplecie i nieuszkodzone, czy wagon jest właściwie oznakowany, ma aktualną datę badań technicznych podwozia i zbiornika.

2.5 Wagony z przesyłkami towarów niebezpiecznych oraz wagony próżne, nie oczyszczone po tych towarach powinny być rozmieszczone w pociągu zgodnie z postanowieniami RID oraz przepisami obsługującego bocznicę kolejową Elektrowni Połaniec. Wagony z punktu zdawczo-odbiorczego zabierane są trakcją obsługującego bocznicę.

2.6 Przy wykonywaniu manewrów, kierownik manewrów powinien uprzedzić drużynę manewrową o wykonywaniu manewrów z wagonami z towarami niebezpiecznymi w celu zachowania szczególnej ostrożności.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- 2.7 Prędkość jazd manewrowych z wagonami z towarami niebezpiecznymi nie może przekraczać prędkości 5 km/h. Dopuszcza się rozrząd wagonów z materiałami niebezpiecznymi wyłącznie metodą odstawczą. Wagony te winny być zatrzymane przed stojącym na torze taborem, a następnie dosunięte przez lokomotywę sprzęgniętą z tymi wagonami.
- 2.8 Torem postojowym dla wagonów załadowanych kwasem chlorowodorowym i wodorotlenkiem sodu jest tor rozładunkowy nr 311. W czasie postoju wagonów z tym ładunkiem na torze nr 311, zwrotnica rozjazdu nr 307 powinna być ustawiona w położeniu zasadniczym i zamknięta na zamek zwrotnicowy trzpieniowy.
- 2.9 Torem postojowym dla wagonów z amoniakiem roztwór wodny jest tor ładunkowy nr 306. W czasie postoju wagonów na torze nr 306, zwrotnica rozjazdu nr 303 powinna być ustawiona w położeniu zasadniczym i zamknięta na zamek trzpieniowy.
- 2.10 Torami postojowymi dla wagonów załadowanych olejem opałowym ciężkim są tory rozładowcze nr 304 i 305. W czasie postoju na torach rozładowczych wagony powinny być ze sobą sprzęgnięte a skrajne wagony zahamowane hamulcem ręcznym.
- 2.11 Przekazania wagonów z ładunkiem niebezpiecznym na punktach ładunkowych dokonuje ustawiacz na podstawie Wykazu wagonów podstawionych wyznaczonemu pracownikowi użytkownika bocznicy.
- 2.12 Przyjmowanie wagonów po dokonaniu czynności ładunkowych od przedstawiciela użytkownika bocznicy przez ustawiacza odbywa się na podstawie Protokołu przekazania wagonu.
- 2.13 W przypadku zaistnienia awarii z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, pracownik, który zauważył objawy awarii, tj. wyciek, pożar, powinien zaalarmować znajdujących się w pobliżu o grożącym niebezpieczeństwie i natychmiast powiadomić mistrza zmianowego lub dyżurnego ruchu obsługującego bocznice określając objaw i rozmiar awarii, miejsce awarii oraz rodzaj i oznakowanie wagonu.
- 2.14 Mistrz zmianowy po otrzymaniu informacji o awarii powinien natychmiast powiadomić o tym punkt alarmowania Centrum Ratownictwa i Ochrony Straż Pożarna (ELPOŻ), DIRE i pierwszego obchodowego urzędzeń pozablokowych.

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

- 3.1 Wszyscy pracownicy obsługującego bocznice uczestniczący w procesie przewozu materiałów niebezpiecznych zostali przeszkoleni w zakresie wymagań związanych z takim przewozem zgodnie z RID dział 1.3 co jest potwierdzone odpowiednim zaświadczeniem. Ponadto tematyka przewozu ładunków niebezpiecznych jest omawiana w ramach pouczeń okresowych raz w roku.
- 3.2 Obsługę urządzeń do rozładunku cystern z materiałami niebezpiecznymi na bocznicy Elektrowni Połaniec wykonują pracownicy użytkownika bocznicy. Rozładunek kwasu chlorowodorowego i wodorotlenku sodu odbywa się na stacji DEMI. Rozładunek oleju ciężkiego opałowego prowadzony jest na mazutowi. Rozładunek wody amoniakalnej odbywa się na torze specjalnym stanowisku rozładowczym na torze nr 306. Prace rozładunkowe wykonywane w oparciu o instrukcję obsługi w/w punktów ładunkowych, w których są zapisy dotyczące bezpieczeństwa przy prowadzeniu rozładunku kwasu chlorowodorowego, roztworu wodorotlenku sodu i oleju ciężkiego opałowego. Ponadto pracownicy uczestniczący w procesie rozładunku są zapoznani z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych i obowiązkach odbiorcy w ramach

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC

szkolenia z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych.

4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego.

- 4.1 Pojazdy trakcyjne, prowadzące pociągi przewożące towary niebezpieczne lub wykonujące manewry wagonami z tymi towarami, powinny posiadać na wyposażeniu:
- a) maskę uciezkową dla każdego członka drużyny trakcyjnej,
 - b) radiotelefony przenośne,
 - c) apteczki,
 - d) gaśnice,
 - i) przenośne urządzenie oświetlające (latarka).
- 4.2 Wyposażenie podane w punktach a) znajduje się u mistrza zmianowego lub dyżurnego ruchu EP, który winien wydać je drużynie trakcyjnej lokomotywy mającej przewozić wagony z towarami niebezpiecznymi.

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

1. Nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem transportu kolejowego z ramienia użytkownika bocznic sprawują inspektorzy nadzoru ds. budowlanych i automatyki, każdy w swoim zakresie.
2. W imieniu użytkownika bocznic nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem infrastruktury bocznic w zakresie objętym umową sprawuje podmiot, z którym ta umowa została zawarta.
3. Bieżący nadzór nad stanem technicznym bocznic sprawuje dozór obsługującego bocznicę.
4. Jeden raz w roku, komisja złożona z przedstawicieli jednostki nadzorującej, dokonuje rewizji technicznej bocznic tj. sprawdza techniczny stan torów, rozjazdów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz bada aktualność regulaminu pracy bocznic. Stwierdzone nieprawidłowości ujmuje w protokole, w którym ustala termin ich usunięcia. Po wykonaniu zaleceń komisji, dozór bocznic zawiadamia jednostkę kontrolującą o usunięciu usterek wynikających z zakresu swoich obowiązków.
5. Jeżeli stan techniczny bocznic zagraża bezpieczeństwu ruchu, organ kontrolny lub obsługujący bocznicę może zarządzić wstrzymanie dokonywania obsługi bocznic, powiadamiając o tym na piśmie użytkownika bocznic.
6. Nadzór nad bezpieczeństwem przewidziany Ustawą o transporcie kolejowym sprawuje Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Krakowie ul. Halicka ,9, 31-036 Kraków, e-mail: utko3@utk.gov.pl tel.: 12 350 9610, fax.: 12 350 96 11.

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

1. Wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, a także warunki, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz. 101).
2. Pracownicy zatrudnieni na stanowisku:
 - dyżurnego ruchu,
 - toromistrza,
 - automatyka,
 - prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe,
 - ustawiacza, manewrowego,
 - rewidenta taboru.powinni spełniać warunki określone w akcie normatywnym wymienionym w punkcie 1 oraz przepisach wewnętrznych obsługującego.
3. Pracownicy zatrudnieni na w/w stanowiskach podczas pracy na boczniczy winni posiadać upoważnienia wydane przez pracodawcę, a prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe musi posiadać również prawo kierowania i okazywać je na każde żądanie organów kontrolnych.
4. Maszyniści podczas pracy na boczniczy winni posiadać licencję maszynisty oraz świadectwo maszynisty, wydane przez pracodawcę (przewoźnika lub zarządcę infrastruktury), i okazywać je na każde żądanie organów kontrolnych.
5. Egzaminy składane przez pracowników, w okresie ich pracy, określa się ogólnie pojęciem „egzaminów służbowych”. Dla każdego pracownika prowadzi się rejestr egzaminów służbowych. Wyniki egzaminów służbowych należy wpisywać do tej części rejestru egzaminów służbowych pracownika, która jest przewidziana dla danego rodzaju egzaminu.
6. Wyróżnia się następujące rodzaje egzaminów służbowych:
 - 1) egzamin kwalifikacyjny,
 - 2) egzamin weryfikacyjny,
 - 3) egzamin okresowy.
7. Egzamin kwalifikacyjny ma na celu stwierdzenie posiadania przez pracownika kwalifikacji do pracy na stanowiskach kolejowych, o których mowa w ust. 2.
8. Egzamin weryfikacyjny jest praktycznym i teoretycznym sprawdzeniem wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny i ubiega się o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisku kolejowym, o którym mowa w ust.2.
9. Egzamin weryfikacyjny o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisku kolejowym przeprowadza się w przypadku, gdy:
 - 1) pracownik został odsunięty od pracy na skutek stwierdzonych uchybień w pracy mogących spowodować

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 2) ciągła przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwała dłużej niż 12 miesięcy lub pracownik nie uzyskał wyniku pozytywnego na egzaminie okresowym;
 - 3) wniosek o przeprowadzenie egzaminu weryfikacyjnego złożyła Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych lub komisja kolejowa w związku z udziałem pracownika w zdarzeniu kolejowym;
 - 4) pracownik spowodował poważny wypadek lub wypadek,
 - 5) pracodawca stwierdzi konieczność przeprowadzenia egzaminu w celu zminimalizowania zagrożeń zidentyfikowanych w ramach dokonanej oceny ryzyka.
10. Egzamin okresowy jest okresowym sprawdzeniem wiedzy i umiejętności pracowników zatrudnionych na stanowiskach kolejowych, o którym mowa w ust. 2.
11. Autoryzacja jest ustnym i praktycznym sprawdzeniem wiadomości i umiejętności pracownika posiadającego odpowiedni egzamin kwalifikacyjny przed dopuszczeniem go do samodzielnej pracy na stanowisku kolejowym, o którym mowa w ust.2.
- Autoryzacja powinna być poprzedzona krótkotrwałym szkoleniem praktycznym na stanowisku pracy. Czas trwania tego szkolenia określa kierownik macierzystej jednostki organizacyjnej uwzględniając doświadczenie zawodowe pracownika oraz warunki techniczno - organizacyjne na stanowisku pracy.
12. Pracownicy służb kolejowych zobowiązani są do posiadania wymaganych kwalifikacji, kategorii zdrowia i składania egzaminów okresowych oraz uczęszczać na pouczenia okresowe służb kolejowych.
13. Celem pouczeń jest systematyczne podnoszenie poziomu wiedzy zawodowej pracowników, dla usprawnienia wykonywania czynności służbowych, poprawy organizacji pracy oraz wdrażania nowych metod pracy.
14. Pouczenia, w zależności od sposobu ich przeprowadzania dzielą się na:
- 1) pouczenia okresowe - przeprowadzane w punktach pouczeń okresowych,
 - 2) pouczenia doraźne - przeprowadzane bezpośrednio na stanowiskach pracy.
15. Pracownicy obsługującego bocznice, pracownicy innych firm zatrudnionych na bocznicy, których praca związana jest bezpośrednio z ruchem kolejowym winni spełniać następujące wymagania kwalifikacyjne:
- 1) Nastawnia Ep. Kierujący ruchem kolejowym pomiędzy stacją PKP PLK Połaniec i stacją zakładową Elektrowni i kierowanie pracą manewrową na bocznicy, obsługa urządzeń srk, prowadzenie dokumentacji ruchowej – dyżurny ruchu.
 - 2) Kierujący manewrami w składzie drużyny manewrowej - ustawiacz.
 - 3) Członek drużyny manewrowej - manewrowy.
 - 4) Prowadzenie i obsługa pojazdów trakcyjnych – prowadzący pojazd kolejowy.
 - 5) Obsługa pojazdów trakcyjnych – pracownik wchodzący w skład drużyny trakcyjnej.
 - 6) Pracownik odpowiedzialny za utrzymanie nawierzchni na bocznicy kolejowej:
 - a) Toromistrz - organizowanie, kierowanie i nadzór nad robotami torowymi.
 - b) Dróżnik obchodowy - obchody torów i rozjazdów, usuwanie drobnych usterek.
 - 7) Pracownik odpowiedzialny za utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym na bocznicy.
Automatyk (urządzeń sterowania ruchem kolejowym) - utrzymanie, naprawa i montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
 - 8) Ocena stanu technicznego taboru kolejowego – rewident taboru.

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

1. Zadania bocznic w zakresie transportu kolejowego.
 - Organizacja ruchu kolejowego na bocznicach, terminowy rozładunek i załadunek wagonów,
 - konserwacja i utrzymanie w należytym stanie nawierzchni torowej i urządzeń,
 - zagwarantowanie pełnego bezpieczeństwa pracy manewrowej, personelu zatrudnionego w transporcie kolejowym oraz osobom postronnym,
 - organizacja bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego,
 - nadzór i kontrola nad stanem technicznym bocznic konserwacją i utrzymaniem urządzeń kolejowych w pełnej sprawności technicznej,
 - prowadzenie dokumentacji technicznej, opiniowanie zagadnień związanych z pracą transportu kolejowego na bocznicach i wnioskowanie odpowiednich zmian,
 - czuwanie nad sprawnością i ciągłą eksploatacją bocznic oraz nad właściwym utrzymaniem i racjonalnym wykorzystaniem urządzeń kolejowych,
 - współpraca z przewoźnikami oraz zarządami infrastruktury kolejowej od której bocznic kolejowa odgałęzia się,
 - szybkie usuwanie usterek stwierdzonych w czasie rewizji okresowych i kontroli bocznic przez organy kontrolne i inne władze zwierzchnie.
2. Obowiązki pracowników użytkownika bocznic kolejowych. Całokształt spraw bocznic kolejowych jest podporządkowany wydziałowi dyrektora biura remontów Enea Elektrownia Połaniec S.A.
 - 2.1 Prowadzenie dokumentacji technicznej budynków, budowli, urządzeń srk bocznic kolejowych.
 - 2.2 Utrzymanie w należytym stanie technicznym torów, rozjazdów, urządzeń srk, oświetlenia i odwodnienia bocznic.
 - 2.3 Sporządzanie planów badań, pomiarów torów, i urządzeń srk oraz planów remontów tych obiektów.
 - 2.4 Sprawowanie nadzoru nad pracami zleconymi na bocznicach podmiotom zewnętrznym.
3. Bezpośrednie czynności związane z eksploatacją i bieżącym utrzymaniem bocznic kolejowych wykonuje podmiot zewnętrzny, zwany obsługującym bocznicę.
4. **Obowiązki pracowników obsługującego bocznicę:**
 - 4.1 Kierownika obsługującego bocznicę:
 - 1) kierowanie personelem kolejowym w sposób gwarantujący wykonanie zadań,
 - 2) wydawanie odpowiednich poleceń w transporcie kolejowym, czuwanie nad przestrzeganiem dyscypliny służbowej, wykonywanie poleceń władz zwierzchnich i kontrolnych,
 - 3) uczestniczenie w komisjach i naradach dotyczących spraw związanych z ruchem kolejowym na bocznicach,
 - 4) uczestniczenie w naradach i odprawach z kierownictwem użytkownika bocznic, na których winien omawiać sprawy związane z transportem kolejowym, bezpieczeństwem ruchu i bezpieczeństwem pracowników,
 - 5) przeprowadzanie kontroli pod względem przepisowej pracy podległego personelu oraz stanu technicznego urządzeń bocznic,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- 6) wstrzymanie ruchu i urządzeń w razie stwierdzenia stanu zagrożenia dla pracujących ludzi lub niezgodnej z przepisami eksploatacji,
- 7) współpraca z inspektorami nadzoru i specjalistami Elektrowni, którzy odpowiadają za sprawy transportu kolejowego w swoim zakresie obowiązków, przewoźnikami kolejowymi oraz zarządami infrastruktury kolejowej, od której bocznicą kolejową odgałęzia się,
- 8) czuwanie aby personel zatrudniony na bocznicach był na bieżąco zaopatrywany w potrzebne przybory sygnałowe i odzież ochronną wymaganą przepisami BHP,
- 9) czuwanie aby personel zatrudniony na bocznicach był zaopatrzony w odpowiednie przepisy, instrukcje kolejowe, wymaganą dokumentację, a pomieszczenia służbowe w inwentarz i sprzęt p. pożarowy,
- 10) czuwanie aby wszyscy pracownicy zatrudnieni w transporcie kolejowym zapoznani byli z postanowieniami niniejszego regulaminu i wnoszonymi zmianami, aby posiadali egzaminy kwalifikacyjne na zajmowane stanowiska, aby regularnie uczęszczali na pouczenia okresowe i poddawali się badaniom lekarskim w terminach określonych przepisami (pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego) oraz egzaminom okresowym,
- 11) proponowanie poprawek w regulaminie pracy bocznic kolejowych na bocznicach oraz w przepisach i instrukcjach służbowych,
- 12) koordynacja pracy transportu kolejowego na bocznicach celem utrzymania ciągłości eksploatacji przy zakłóceniach ruchowych,
- 13) dopilnowanie aby pracownicy niezatrudnieni bezpośrednio w transporcie kolejowym na bocznicach, a wykonujący pracę na terenie bocznic posiadali stały nadzór,
- 14) udzielanie zezwoleń na wykonywanie robót na torach i urządzeniach kolejowych na bocznicach oraz czuwanie nad przepisowym zabezpieczeniem miejsca robót,
- 15) analizowanie przyczyn wpływających ujemnie na pracę bocznic i podejmowanie środków zaradczych,
- 16) inne zadania powierzone przez Zarząd nie związane bezpośrednio z ruchem kolejowym.

4.2 Starszego mistrza ds. kolejowych:

- 1) organizacja zespołów roboczych brygady utrzymania taboru i torów oraz brygad ruchowych,
- 2) bezpośredni nadzór mistrzów zmianowych oraz brygady utrzymania taboru i torów,
- 3) odpowiednie ustawienie podległych stanowisk pracy przez racjonalny podział pracy w celu zabezpieczenia terminowego i ekonomicznego wykonania zadań planowych oddziału transportu kolejowego,
- 4) prowadzenie miesięcznych zestawień zużycia materiałów eksploatacyjnych części zamiennych zużytych na bocznicach EP,
- 5) sporządzanie planów przeglądów okresowych lokomotyw i torów w oparciu o odpowiednie przepisy w zakresie utrzymania taboru i nawierzchni torowej,
- 6) prowadzenie dokumentacji związanej z utrzymaniem taboru i torów,
- 7) dopilnowanie należytego zaopatrzenia w materiały, narzędzia i części zamienne niezbędne do zapewnienia ciągłości pracy bocznic kolejowych,
- 8) bieżąca kontrola pracy na podległych stanowiskach pracy oraz dokumentacji prowadzonej przez podległy personel,
- 9) uczestnictwo w pracach komisji ustalających przyczyny wypadków i zdarzeń zaistniałych na bocznicach

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

lub poza nią z udziałem taboru i personelu obsługującego bocznicę,

- 10) organizacja pracy boczniczy w warunkach zimowych w okresie dużych spadków temperatury i opadów śniegu,
- 11) czuwanie nad stałym podnoszeniem i uzupełnianiem kwalifikacji podległych pracowników zgodnego z wymaganiami odpowiednich przepisów,
- 12) dopilnowanie przestrzegania przez podległych pracowników postanowień niniejszego regulaminu, dyscypliny wykonywania odnośnych przepisów i instrukcji obowiązujących pracowników bocznic, przepisów bhp i przeciwpożarowych.

4.3 Mistrza zmianowego:

- 1) organizacja pracy techniczno - eksploatacyjnej i nadzorowanie jej,
- 2) prowadzenie odpraw przed rozpoczęciem pracy na zmianie ze wszystkimi pracownikami zatrudnionymi na zmianie oraz obsadza poszczególne stanowiska pracy zgodnie z kwalifikacjami i uprawnieniami pracowników. Wyznaczanie zadań przypadających do wykonania na zmianie dla poszczególnych pracowników,
- 3) organizowanie pracy na boczniczy w sposób gwarantujący sprawną obsługę punktów za i wyładunkowych oraz bezpieczeństwo ruchu i pracowników,
- 4) przyjmowanie i przekazywanie zmiany z odnotowaniem w raporcie pracy. Przyjęcie zmiany następuje po zapoznaniu się szczegółowym z sytuacją na boczniczy i na punkcie zdawczo-odbiorczym,
- 5) składanie meldunków Dyżurnemu Inżynierowi Ruchu Elektrowni,
- 6) udzielanie podległym pracownikom instruktaży stanowiskowych wstępnych i okresowych z wpisem do książki instruktaży,
- 7) utrzymanie na zmianie właściwej dyscypliny pracy i technologicznej,
- 8) efektywne wykorzystanie czasu pracy podległych pracowników i właściwe wykorzystanie przydzielonego sprzętu,
- 9) osobiste sprawdzenie prawidłowości wykonywanych prac na poszczególnych stanowiskach pracy:
 - dyżurnego ruchu
 - ustawiaczy,
 - ekspedytora,
 - drużyny trakcyjne,
- 10) wystawianie „Raportów pracy lokomotyw” dla prowadzących pojazdy kolejowe i sprawdzanie prawidłowości zapisów udokumentowane podpisem po zakończonej pracy,
- 11) kontrola bieżąca na każdej zmianie prowadzonej dokumentacji przez dyżurnego ruchu, drużyny trakcyjne i ekspedytorów,
- 12) obsługa wagi elektronicznej wagonowej , sporządzanie raportów ważenia,
- 13) prowadzenie „Raportu pracy zmiany”, książki rozładunku węgla, kontrolki obecności pracowników, planowanie i udzielanie urlopów,
- 14) bieżąca współpraca z inspektorami nadzoru i specjalistami Elektrowni, dozorem punktów ładunkowych na boczniczy, przewoźnikami kolejowymi,
- 15) zgłaszanie usterek urządzeń i budynków przypisanych do boczniczy kolejowej do odpowiednich służb

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

według procedur obowiązujących w Elektrowni,

- 16) przygotowanie miejsca pracy i dopuszczenie brygad remontowych do pracy na torach i urządzeniach srk na terenie bocznicy,
- 17) organizowanie akcji ratunkowej w przypadku zaistnienia wypadku na torach bocznicowych,
- 18) czuwanie, aby praca wykonywana była zgodnie z postanowieniami przepisów, instrukcji i zarządzeniami oraz postanowieniami niniejszego regulaminu,
- 19) zapewnienie pracownikom odzieży i sprzętu ochrony osobistej oraz dopilnowanie aby środki te stosowane były zgodnie z przeznaczeniem,
- 20) posiadanie aktualnych uprawnień dyżurnego ruchu kolejowego,
- 21) w szczególnych przypadkach pełnienie obowiązków dyżurnego ruchu kolejowego EP zgodnie z przepisami i zakresem czynności obowiązującym na stanowisku.

4.4 Dyżurnego ruchu:

- 1) terminowe wykonywanie zadań wyznaczonych przez mistrza zmianowego, wykonywanie pracy zgodnie regulaminem pracy bocznicy kolejowej, odpowiednimi przepisami i zarządzeniami,
- 2) obsługa urządzeń srk zainstalowanych na nastawni kolejowej bocznicy Elektrowni,
- 3) obsługa przejazdu kolejowego usytuowanego na skrzyżowaniu toru nr 500 z drogą powiatową Połaniec - Tursko - Niekurza,
- 4) kierowanie pracą brygad manewrowych na terenie bocznicy Elektrowni,
- 5) prowadzenie ruchu pociągów pomiędzy stacją Połaniec a bocznicą w porozumieniu z dyżurnym ruchu PKP,
- 6) obsługa systemu łączności zapowiadawczej, ogólnoeksploatacyjnej i radiotelefonicznej,
- 7) dyżurny ruchu EP prowadzi dokumentacje techniczno-ruchową,
 - a) Dziennik ruchu R-146
 - b) Dziennik telefoniczny R-138,
 - c) Kontrolka zajęcia torów wjazdowych R-292,
 - d) Książka ostrzeżeń doraźnych R-189,
 - e) Dziennik zewnętrznych oględzin rozjazdów D-831,
 - a. książka kontroli urządzeń srk E-1758,
- 8) utrzymanie bieżącej współpracy z dyżurnym ruchu stacji PKP PLK Połaniec oraz mistrzem zmianowym w zakresie operatywnego kierowania pracą manewrową i ruchem pociągów pomiędzy stacją i bocznicą,
- 9) dyżurny ruchu ponosi całkowitą odpowiedzialność za wydane polecenia oraz za bezpieczeństwo ruchu pociągów na stacji i przyległych szlakach, jest odpowiedzialny za bezpieczną organizację pracy manewrowej, za należyte ustawienie drogi przebiegu, prawidłową obsługę urządzeń srk i inne czynności wynikające z przepisów dotyczących pracy dyżurnego ruchu,
- 10) bieżąca współpraca z przedstawicielami użytkownika i współużytkowników bocznicy w zakresie obsługi punktów ładunkowych,
- 11) efektywne wykorzystanie czasu pracy podległych pracowników i obsługiwanych urządzeń,
- 12) dbanie o wyposażenie techniczne, czystości i porządku w budynku nastawni kolejowej bocznicy,
- 13) organizowanie i prowadzenie pracy podległego personelu w sposób zgodny z przepisami kolejowymi, bhp i przeciwpożarowymi,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- 14) zapewnienie przestrzegania przez podległych pracowników przepisów bhp,
- 15) niezwłoczne powiadamianie przełożonych o powstałych wypadkach i zauważonych zagrożeniach zdrowia i życia pracowników,
- 16) przestrzeganie zasad gospodarności oraz zapobieganie marnotrawstwu i wszelkiego rodzaju nadużyciom,
- 17) uczęszczanie na obowiązkowe szkolenia i pouczenia, poddawanie się wymagany egzaminom i badaniom lekarskim.

4.5 Ustawiacza:

- 1) ustawiacz wykonuje pracę w danym rejonie manewrowym, kierując pracą jednej lokomotywy manewrowej i jednej drużyny manewrowej,
- 2) przed przystąpieniem do pracy ustawiacz powinien zapoznać się z planem pracy, stwierdzić jakie prace nie zostały wykonane przez poprzednią zmianę, upewnić się czy drużyna trakcyjna i manewrowa zgłosiła się do pracy w komplecie, czy jest przepisowo ubrana, posiada niezbędne przybory sygnałowe, czy stan fizyczny i psychiczny pracowników nie budzi obaw co do pełnej sprawności do pracy.
Ponadto ustawiacz powinien obejść cały rejon manewrowy sprawdzając, które tory są wolne, czy stojące wagony znajdują się w granicach ukresów, czy są zabezpieczone przed zbiegnięciem, czy na torach znajdują się wagony wymagające szczególnej ostrożności, sprawdzić czy nie ma wykolejonego lub uszkodzonego taboru oraz sprawdzić stan i ilość płozów hamulcowych a także stan torów, rozjazdów, oświetlenia i łączności,
- 3) przed rozpoczęciem manewrów ustawiacz powinien zapoznać z planem pracy manewrowej drużynę trakcyjną oraz manewrowych,
- 4) w czasie wykonywania pracy do obowiązków ustawiacza należy kierowanie rozrządem i zestawianiem pociągów lub grup wagonowych, dokonywaniem obsługi punktów za i wyładunkowych, wyznaczanie manewrowemu czynności związanych z obsadzaniem hamulców ręcznych, rozłączaniem i sprzęganiem wagonów, obsługą zwrotnic przestawianych ręcznie przy przygotowaniu dróg przebiegowych dla manewrów, zabezpieczaniem wagonów przed zbiegnięciem,
- 5) ustawiacz powinien ściśle wykonywać polecenia dyżurnego ruchu nadzorującego manewry na boczniczy o ile polecenia te nie zagrażają bezpieczeństwu,
- 6) podczas manewrów ustawiacz powinien zająć takie stanowisko by był widoczny zarówno przez prowadzącego pojazd kolejowy lub pracownika drużyny trakcyjnej jak i przez manewrowych przy podawaniu sygnałów manewrowych,
- 7) po zakończeniu manewrów ustawiacz powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem,
- 8) przy przekazywaniu służby następnej zmianie ustawiacz powinien poinformować o aktualnej sytuacji w swoim rejonie manewrowym, wskazać jakie polecenia nie zostały jeszcze wykonane i jakie są aktualne trudności w wykonywaniu pracy,
- 9) w okresie zimy ustawiacz powinien dodatkowo sprawdzić czy miejsca śliskie zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo przy manewrach, czy zwrotnice działają prawidłowo, czy płozy hamulcowe zostały odśnieżone ze śniegu i lodu,
- 10) w razie wypadku podczas manewrów ustawiacz musi natychmiast wstrzymać pracę manewrową,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

zastosować wszelkie dostępne środki dla udzielenia jak najszybszej pomocy lekarskiej osobom poszkodowanym, powiadamia (lub zleca powiadomienie podległemu pracownikowi) dyżurnego ruchu nastawni EP oraz nie dopuszcza do zatarcia śladów wypadku,

- 11) ustawiacz ponosi odpowiedzialność za prawidłowe zgodne z przepisami instrukcji o technice pracy manewrowej i postanowieniami niniejszego regulaminu wykonanie pracy manewrowej przez podległą mu drużynę manewrową,
- 12) ustawiacz powinien regularnie uczęszczać na pouczenia okresowe, organizowane dla pracowników transportu kolejowego.

4.6 Manewrowego:

- 1) w czasie wykonywania pracy manewrowej manewrowy powinien znajdować się po tej samej stronie taboru, po której znajduje się ustawiacz, tak, aby go zawsze widzieć i być widzianym przez ustawiacza lub przez innego pracownika,
- 2) manewrowy podaje sygnały manewrowe samodzielnie w następujących przypadkach:
 - a) przy dojeżdżaniu składu do wagonów, które manewrowy ma połączyć lub do miejsca, w którym skład manewrowy powinien być zatrzymany,
 - b) jeżeli manewr wykonuje jeden pracownik,
 - c) w celu wstrzymania manewrów w razie grożącego niebezpieczeństwa,
- 3) podczas obsługi zwrotnic przestawianych ręcznie manewrowy powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica, po przestawieniu zwrotnicy ustawia się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnię taboru,
- 4) nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem,
- 5) przed przekazaniem służby manewrowy powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów, zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem. Założyć płozy nie użyte do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem na ławach do tego celu przeznaczonych, pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wspornikach wagonowych,
- 6) manewrowym nie wolno oddalać się z miejsca pracy bez zgody i wiedzy ustawiacza,
- 7) manewrowy zobowiązany jest znać instrukcję dla manewrowych oraz powinien uczęszczać na szkolenia okresowe dla pracowników transportu kolejowego.

4.7 Prowadzącego pojazd kolejowy:

- 1) do obowiązków prowadzącego pojazd kolejowy należy:
 - a) uważne obserwowanie sygnałów i ściśle stosowanie się do nich,
 - b) uważne obserwowanie nastawienia zwrotnic i wykolejnic,
 - c) obserwacja rozstawienia taboru oraz ruchu taboru po sąsiednich torach,
 - d) obserwacja drogi przebiegu, w celu stwierdzenia czy nie ma przeszkód do jazdy,
 - e) niezwłoczne wykonanie polecenia nakazującego zatrzymanie,
- 2) prowadzący pojazd kolejowy powinien znać kierującego manewrami i wykonywać jego polecenia w zakresie manewrów, jeżeli nie są one sprzeczne z instrukcjami oraz przepisami i nie zagrażają bezpieczeństwu pracy manewrowej i ludzi,
- 3) podczas manewrowania drużyna trakcyjna powinna znajdować się w pełnym składzie na pojeździe

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika z drużyny trakcyjnej,

- 4) prowadzący pojazd kolejowy jest zobowiązany do utrzymania w należytych stanie technicznym przydzielonej lokomotywy oraz do właściwej obsługi jej w czasie pracy, do nadzorowania i kierowania pracą pracownika wchodzącego w skład drużyny trakcyjnej we wszystkich czynnościach związanych z ich obowiązkami i bezpieczeństwem pracy,
- 5) prowadzący pojazd kolejowy powinien dokładnie znać budowę, zasady działania oraz sposób obsługi pojazdu trakcyjnego i urządzeń hamulców zespolonych a także sposób usuwania usterek,
- 6) prowadzący pojazd kolejowy zobowiązany jest do przestrzegania postanowień obowiązujących przepisów i instrukcji oraz uczęszczać na pouczenia okresowe dla pracowników transportu kolejowego.

4.8 Pracownika wchodzącego w skład drużyny trakcyjnej:

- 1) podstawowym obowiązkiem pracownika wchodzącego w skład drużyny trakcyjnej jest współdziałanie z prowadzącym pojazd kolejowy przy obsłudze pojazdu trakcyjnego,
- 2) obserwacja drogi przebiegu i przekazywanie informacji o sygnałach i wskaźnikach,
- 3) w przypadku utraty świadomości przez prowadzącego pojazd kolejowy, zatrzymać pojazdy kolejowe.

4.9 Ekspedytora:

- 1) przed przystąpieniem do pracy ekspedytor obowiązany zapoznać się z sytuacją przewozową a w szczególności:
 - ilość i rodzaj wagonów na torach zdawczo-odbiorczych oczekujących na przyjęcie na bocznicę,
 - wagony gotowe do przekazania przewoźnikom po czynnościach ładunkowych wykonanych na bocznicę
 - wpisami do książki braków wagonów i do rejestru wagonów,
 - dokumentami przewozowymi przygotowanymi dla przewoźników,
 - kończący zmianę ekspedytor winien przekazać znajdujący się w pomieszczeniu inwentarz,
- 2) odbiera od przewoźników dokumenty przewozowe i specyfikacje, dokonuje oględzin wagonów przed przyjęciem na bocznicę. Stwierdzone uszkodzenia, usterki wagonów, braki i nieprawidłowości odpisuje w dokumentach, na podstawie których przekazywane są wagony:
 - wagony od PKP CARGO przyjmowane są na podstawie wykazu zdawczego (R-25),
 - wagony od innych przewoźników przyjmowane są na podstawie wykazu wagonów w składzie pociągu (R-7)
- 3) prowadzi „Rejestr wagonów” wpisując wagony przychodzące na bocznicę dokumenty przewozowe przyjmowane razem z przesyłką,
- 4) wagony, które są w liście przewozowym, a nie ma ich w składzie pociągu, odnotowuje w „Książce braków”,
- 5) sporządza wewnętrzne wykazów wagonów podstawionych z wpisaniem do nich tych dokumentów i przyborów ładunkowych, ich właściwa rejestracja i przekazywanie razem z wagonem,
- 6) sporządza zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania (R-27),
- 7) przyjmowanie od współużytkowników bocznicę i terminowe przekazywanie do kasy towarowej PKP

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

CARGO zamówień na wagony listów przewozowych,

- 8) wypełnianie wezwań do sporządzania protokołów na okoliczność uszkodzenia, ubytku przesyłki i doręczanie przewoźnikowi oraz uczestniczenie przy sporządzeniu tych protokołów,
- 9) bieżące wyjaśnianie z przewoźnikami i współużytkownikami boczniczy stwierdzonych podczas przekazywania przesyłek rozbieżności w zapisach dokumentów a stanem rzeczywistym przesyłki,
- 10) bieżące informowanie mistrza zmianowego o występujących nieprawidłowościach, o zaawansowaniu czynności ładunkowych oraz o wagonach zagrożonych przetrzymywaniem na boczniczy lub uszkodzonych,
- 11) przestrzeganie obowiązujących przepisów bhp, podczas dokonywania oględzin wagonów na torach pod siecią trakcyjną na punkcie zdawczo-odbiorczym,
- 12) utrzymanie porządku i czystości w zajmowanym pomieszczeniu kontenerowym oraz przestrzeganie obowiązujących przepisów przeciwpożarowych,
- 13) właściwe prowadzenie, ewidencjonowanie, przechowywanie i przekazywanie prowadzonych dokumentów,
- 14) uczestniczenie w szkoleniach okresowych z zakresu przewozu materiałów niebezpiecznych i przepisów bhp.

4.10 Referenta ds. rozliczeń transportu:

- 1) prowadzenie rejestru listów przewozowych przesyłek przyjmowanych na bocznicę,
- 2) sporządzanie zestawień wykazów zdawczych (R-25) i zawiadomień (R-27),
- 3) obliczanie wagonogodzin postoju wagonów na boczniczy w dyspozycji klienta,
- 4) kompletowanie dokumentów dotyczących przesyłek- list przewozowy, wykaz zdawczy (R-25), zawiadomienie (R-27) lub wykaz wag. w składzie pociągu (R-7), protokoły ważenia, protokoły sporządzane na okoliczność uszkodzenia przesyłki,
- 5) przekazywanie za pisemnym potwierdzeniem skompletowanych dokumentów odbiorcom przesyłek na boczniczy,
- 6) sprawdzanie i opisywanie faktur.

4.11 Toromistrza:

- 1) utrzymuje tory i rozjazdy zgodnie z obowiązującymi go przepisami i instrukcjami oraz prowadzi wymaganą przepisami dokumentację,
- 2) dokonuje sprawdzenia stanu torów i rozjazdów na całej boczniczy,
- 3) dokonuje pomiary rozjazdów i torów na boczniczy,
- 4) pełni nadzór nad pracownikami wykonującymi roboty torowe,
- 5) odpowiada za stan przejazdów w poziomie szyn,
- 6) wykonuje czynności związane z bieżącym utrzymaniem torów i rozjazdów boczniczy,
- 7) wydaje sprzęt członkom brygady roboczej i odbiera po zakończeniu pracy,
- 8) osygnalizowanie miejsca robót,
- 9) odpowiada za utrzymanie w należytych stanie narzędzi i sprzętu oraz odpowiedniej ilości materiałów potrzebnych do pracy boczniczy w warunkach zimowych,
- 10) uczestniczy w szkoleniach okresowych obowiązany jest podawać się egzaminom okresowym,

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

11) wykonuje inne czynności zlecone doraźnie przez przełożonych.

4.12 Dróżnika obchodowego:

- 1) dozoruje stan torów na bocznicy poprzez obchody normalne i nadzwyczajne w celu zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa ruchu,
- 2) dokonuje obchodów normalnych wszystkich torów na bocznicy Elektrowni Połaniec raz na tydzień,
- 3) w czasie obchodu dróżnik obchodowy obowiązany jest sprawdzić:
 - stan torów,
 - stan torowiska,
 - stan rozjazdów,
 - stan pozostałych obiektów inżynierskich,
- 4) w czasie obchodu dróżnik obowiązany jest do usuwania drobnych usterek w torze lub rozjeździe,
- 5) dróżnik obchodowy powinien być ubrany w kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego oraz być zaopatrzony w przybory sygnałowe i niezbędne narzędzia,
- 6) każdy obchód obowiązany jest wpisać do Książki kontroli obchodów i potwierdzić przez dyżurnego ruchu,
- 7) dróżnik obchodowy podlega toromistrzowi i wykonuje prace naprawcze w torach i rozjazdach pod jego nadzorem.

5. Obowiązki pracowników firm, pracujących na bocznicy na zlecenie użytkownika bocznicy

5.1 Automatyk

Obowiązki automatyka urządzeń srk na bocznicy kolejowej Elektrowni Połaniec pełnią pracownicy spółki wykonującej usługi na rzecz użytkownika bocznicy w zakresie utrzymania urządzeń automatyki.

- 1) Do podstawowych obowiązków automatyka należą:
 - utrzymanie i konserwowanie urządzeń srk na bocznicy,
 - przestrzeganie terminów kontroli urządzeń ustalonych harmonogramem robót utrzymania oraz sprawdzenia całości plomb na aparatach i urządzeniach, które podlegają plombowaniu,
 - teoretyczna i praktyczna znajomość zasad obsługi i utrzymanie urządzeń srk znajdujących się na działce oraz przepisów obowiązujących montera,
 - wykonywanie robót związanych z naprawą, montażem i regulacją powierzonych mu instalacji i urządzeń,
 - spółdziałanie z wykonawcą robót prowadzonych na bocznicy w czynnych urządzeniach srk,
 - sprawne usuwanie usterek zgłoszonych przez osoby obsługujące urządzenia srk, a w przypadku braku możliwości technicznych naprawy urządzenia, należy zastąpić go poprawnie działającym elementem:
- 2) przy usuwaniu usterek nie wolno dokonywać w urządzeniach żadnych zmian konstrukcyjnych,
- 3) automatyk urządzeń srk ponosi odpowiedzialność za pracę przydzielonych mu pracowników oraz za wykonanie wszystkich czynności zgodnie z obowiązującymi przepisami.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC

XII. Postępowania w razie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na terenie bocznic kolejowej Elektrowni Połaniec

1. Każdy pracownik, który zauważył sytuację, w której może dojść do zdarzenia (wypadek lub incydent w ruchu kolejowym), powinien użyć wszelkich możliwości i dostępnych środków, aby mu zapobiec, a gdy jest to niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik jest obowiązany osobiście, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób, używając wszelkich dostępnych środków niezwłocznie zgłosić zdarzenie:
 - 1) dyżurnemu ruchu nastawni „Ep”;
 - 2) swojemu bezpośredniemu przełożonemu.
3. W przypadku uszkodzenia ciała lub śmierci człowieka spowodowanych przez pojazd kolejowy, kierujący pojazdem ma obowiązek pojazd ten zatrzymać. Prowadzący pojazd kolejowy lub inny pracownik kolejowy zgłasza zdarzenie zgodnie z ust. 2.
4. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
5. Pracownik, który zauważył zdarzenie jest zobowiązany, w miarę posiadanych możliwości, do udzielenia poszkodowanym w zdarzeniu pierwszej pomocy.
6. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia jest zabronione.
7. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu powinien, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:
 - 1) poleceniem przekazanym środkiem łączności radiowej lub nadanym sygnałem „stój” do kierującego zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze skład manewrowy lub pojazd trakcyjny (w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem), włącznie z nadaniem sygnału „Alarm”;
 - 2) W przypadku zagrożenia życia lub zdrowia ludzi, zagrożenia dla ludzi lub środowiska towarem niebezpiecznym - niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego (tel. **112** ;) , podając w miarę możliwości informacje o:
 - a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
 - b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożenia nimi,
 - d) zawałeniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
 - e) wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego;
 - 3) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
 - 4) zgłosić niezwłocznie o zdarzeniu swojemu przełożonemu;
 - 5) zgłosić niezwłocznie o zdarzeniu DIR Elektrowni;
 - 6) zgłosić dyspozytorowi Obsługującego bocznicę o zaistniałym zdarzeniu,
 - 7) odnotować w dzienniku telefonicznym fakt dokonania powiadomień.
8. DIR Elektrowni, któremu zgłoszono zdarzenie jest obowiązany:
 - 1) zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, zgodnie z ust. 7 pkt. 3, jeżeli występuje taka konieczność a wcześniej nie zostało to wykonane przez dyżurnego ruchu;

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

- 2) w przypadku zagrożenia poważną awarią z udziałem towarów niebezpiecznych powiadomić o zdarzeniu wojewodę poprzez wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwe terenowo stanowisko kierowania komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, podając:
 - a) miejsce zdarzenia,
 - b) informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego, uzupełnione o nazwę towaru niebezpiecznego według nazwy podanej w dokumentach przewozowych,
 - c) rodzaj i wielkość opakowania,
 - d) rodzaj uszkodzenia,
 - e) rodzaj innych towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym i znajdujących się w zasięgu awarii,
 - f) bezpieczne i dogodne drogi dojazdowe,
 - g) nazwisko i numer telefonu powiadamiającego,
 - 3) odnotować fakt dokonania powiadomień w prowadzonej dokumentacji.
9. Dyspozytor Obsługujący bocznicę, któremu zgłoszono zdarzenie jest zobowiązany:
- 1) zgłoszenia do wszystkich Podmiotów, których pracownicy lub sprzęt brali udział w zdarzeniu,
 - 2) wyznaczenia przedstawiciela Obsługującego bocznicę na członka komisji wypadkowej.
10. Dyrektor Enea Elektrownia Połaniec określa wykaz osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej.
11. DIR Elektrowni wyznacza przedstawiciela użytkownika boczniczy z listy dyżurujących członków komisji do badania wypadku lub incydentu osobę upoważnioną, o których mowa w ust. 10.
12. Przedstawiciel użytkownika boczniczy jest zobowiązany:
- 1) niezwłocznie powiadomić o zdarzeniu:
 - a) Urząd Transportu Kolejowego – Oddział Terenowy w Krakowie, podając SMS-em na numer telefonu **572 591 123**..... następujące informacje:
 - datę i godzinę zdarzenia,
 - miejsce zdarzenia,
 - zwięzły opis zdarzenia;
 - b) w przypadku poważnego wypadku Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, podając SMS-em na numer telefonu **510 126 711**; następujące informacje:
 - datę, godzinę i miejsce powstania stanu, zdarzenia;
 - konsekwencje zaistniałe w wyniku stanu lub zdarzenia;
 - podmiot na terenie którego zaistniały zdarzenia;
 - imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej;
 - imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia.
 - 2) odnotować fakt dokonania zgłoszeń i powiadomień w prowadzonej dokumentacji.
13. Przewodniczącego komisji kolejowej badającej zdarzenia kolejowe na boczniczy kolejowej Enea Elektrownia Połaniec, spośród członków komisji powołuje pisemnie, upoważniony przedstawiciel użytkownika

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ ELEKTROWNI POŁANIEC

- bocznicy. Do czasu pisemnego powołania przewodniczącego jego funkcję pełni członek komisji kolejowej - przedstawiciel Obsługującego bocznice.
14. Przed przybyciem Komisji Kolejowej lub bez zgody jej przewodniczącego nie wolno rozwiązywać drogi przebiegu, gdy zachodzi podejrzenie, że przyczyną zdarzenia może być:
- 1) pominięcie sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój” lub „Jazda manewrowa zabroniona”;
 - 2) przełożenie rozjazdu pod taborem (jazda widełkowa);
- Zgodę na rozwiązanie drogi przebiegu przewodniczący Komisji Kolejowej powinien uzgodnić z członkiem Komisji będącym przedstawicielem jednostki organizacyjnej, która reprezentuje podmiot zatrudniający pracownika, który prowadził pojazd kolejowy biorący udział w zdarzeniu.
- Dopuszcza się niezwłocznie rozwiązanie drogi przebiegu w przypadkach, jeżeli jest to konieczne dla udzielenia pomocy ofiarom zdarzenia lub ograniczenia jego skutków.
15. Akcją ratunkową kieruje przedstawiciel Państwowej Straży Pożarnej. Natomiast do momentu jego przybycia, bądź w przypadku gdy udział Państwowej Straży Pożarnej nie jest wymagany – akcją kieruje wyznaczony przedstawiciel Obsługującego bocznice.
16. Wyznaczony członek komisji kolejowej użytkownika bocznicy w porozumieniu z Przewodniczącym komisji wypadkowej, sporządzą pisemne zawiadomienie do Oddziału Terenowego Urzędu Transportu Kolejowego w Krakowie oraz Przewodniczącego Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych o zdarzeniu według wzoru stanowiącego załącznik nr 3 do niniejszego regulaminu. Zawiadomienie powinno być przekazane nie później niż 24 godziny po zdarzeniu przy wykorzystaniu poczty elektronicznej, faksu, telegraficznie lub listownie.
17. Postępowanie w sprawie wypadków lub incydentów prowadzi komisja kolejowa, która:
- 1) ustala okoliczności i przyczyny wypadku lub incydentu,
 - 2) określa szacunkowo rozmiary strat z tego tytułu,
 - 3) określa wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.
18. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i jest odpowiedzialny za właściwe przeprowadzenie postępowania.
19. Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową regulują odrębne przepisy.
20. Postępowanie w sprawie poważnych wypadków kolejowych prowadzi Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, która w uzasadnionych przypadkach może również prowadzić postępowanie w sprawie wypadków i incydentów.
21. Zlecenie usuwania skutków wypadku należy do właściciela, użytkownika bocznicy.

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC

XIII. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z torami którego/ych bocznicą kolejowa jest połączona oraz przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ych bocznicę kolejową;

Lp.	Stanowisko lub jednostka służbowa	Nr telefonu
	Użytkownik bocznic	
1.	Dyżurny Inżynier Ruchu Elektrowni	15 865 61-66
	Obsługujący bocznicę	
1.	Dyspozytor obsługującego bocznicę	693 909 130
2.	Mistrz ds. kolejowych	15 865 68-92,tk 602 552 330
3.	Dyżurny ruchu	15 865 66-83
	Pracownicy utrzymania bocznic	
1.	Dyżurny automatyk	15 865 62-41
2.	Dyżurny elektryk	15 865 63-73
	Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A.	
1.	Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Kielcach	041 2786 888, 041 2783 320
2.	Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Sitkówce	0412783 367
3.	Dyżurny Ruchu Stacji PKP PLK w Połańcu	015 865 72-10
	blizsza pomoc medyczna	
1.	Pogotowie ratunkowe	15 865 05-99
2.	Punkt pierwszej pomocy- Centrum Medyczne	15 865 63-98, 66-99
3.	Szpital Rejonowy Staszów, 11 Listopada	15 864 22-85
	Straż pożarna	
1.	Zakładowa Straż Pożarna w Elektrowni Połaniec	15 865 67-88

XIV. Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu.

1.1 Regulamin opracowany został w sześciu egzemplarzach, które otrzymują:

- | | |
|---|---------------|
| – użytkownik - Enea Elektrownia Połaniec S.A. | 1 egzemplarz |
| – obsługujący bocznice kolejową | 2 egzemplarze |
| – PKP PLK S.A. | 2 egzemplarze |
| – Urząd Transportu Kolejowego | 1 egzemplarz |

2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

- 2.1 Utrzymanie regulaminu (wyciągów) w stanie aktualnym należy do obowiązku użytkownika bocznicy kolejowej.
- 2.2 Pracownicy powinni zgłaszać niezwłocznie użytkownikowi bocznicy kolejowej wszelkie zauważone braki, niejasności postanowień regulaminu.
- 2.3 W razie zamierzenia uruchomienia nowych urządzeń sterowania ruchem lub wprowadzenia zmian w istniejących układach torowych, itp. albo wejścia w życie nowych przepisów i instrukcji służbowych, użytkownik bocznicy kolejowej powinien w każdym przypadku zbadać, czy i w jakim zakresie regulamin wymaga zmiany.
- 2.4 Na wniosek obsługującego bocznice użytkownik bocznicy obowiązany jest, stosownie do potrzeb (np. przebudowa urządzeń srk, układu torowego) opracować odpowiedni materiał i projekty zmian i uzupełnień do regulaminu i dostarczyć je użytkownikowi bocznicy kolejowej w liczbie przez niego wskazanej.
- 2.5 Użytkownik bocznicy kolejowej na podstawie materiałów własnych i projektów poprawek otrzymanych, zestawia wykaz zmian i uzupełnień do regulaminu (projektu). Przy uzgadnianiu projektu zmian obowiązują zasady jak przy opracowaniu regulaminu.
- 2.6 Wszelkie zmiany i uzupełnienia mogą być naniesione do regulaminu pracy bocznicy kolejowej po zatwierdzeniu ich przez prezesa Enea Elektrownia Połaniec S.A. z siedzibą w Zawadzie 26, 28-230 Połaniec.
- 2.7 Zatwierdzone zmiany i użytkownik bocznicy kolejowej Elektrowni w Połańcu wprowadza do wszystkich egzemplarzy regulaminu .
- 2.8 Zmiany i uzupełnienia numerów telefonów, adresów, nazw instytucji użytkownik bocznicy kolejowej może wprowadzić bez sporządzania pisemnego projektu zmian.
- 2.9 Zmiany i uzupełnienia do regulaminu o treści wiążącej się ze sobą powinny być wprowadzone jednocześnie do wszystkich części regulaminu, załączników i planów.
- 2.10 Zmiany niewymagające wymiany planów lub schematów wprowadza się odręcznie, wpisując je starannie i czytelnie długopisem (atramentem), po przekreśleniu kolorem czerwonym tekstu poprzedniego w taki sposób, aby go można było odczytać.
- 2.11 Wszystkie zmiany powinny być wpisywane jednym kolorem tuszu (atramentu).
- 2.12 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.

**REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ELEKTROWNI POŁANIEC**

2.13 Po naniesieniu zmian i uzupełnień do regulaminów i wyciągów, obsługujący bocznice kolejową obowiązany jest powiadomić o tym niezwłocznie zainteresowanych pracowników, przeprowadzając ponownie egzamin autoryzacyjny.

3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

3.1 Pracę związaną z transportem kolejowym na bocznicy należy wykonywać ściśle według postanowień niniejszego regulaminu, oraz zgodnie ze szczegółowymi zasadami i warunkami prowadzenia ruchu na liniach kolejowych, instrukcjami i zarządzeniami obowiązującymi na bocznicy, przepisami BHP oraz zarządzeniami wewnątrzzakładowymi, które jednak nie mogą być sprzeczne z instrukcjami obowiązującymi na bocznicy

3.2 Niniejszy regulamin obowiązuje od daty zatwierdzenia go przez Enea Elektrownia Połaniec a S.A..

3.3 Niniejszy regulamin i ewentualne zmiany w nim dokonane, powinni przyjąć do wiadomości za własnoręcznym podpisem pracownicy bocznicy związani z pracą techniczno - ruchową oraz eksploatacyjną bocznicy i jej utrzymaniem.

3.4 Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu pracy bocznicy kolejowej Elektrowni Połaniec stanowi załącznik nr 3.

Lp.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Data	Własnoręczny podpis

XVI. Załączniki

1. Plan schematyczny bocznicy kolejowej (Arkusz I, Arkusz II)
2. Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym