



REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

„SERWISTAL – 2”

SERWISTAL Sp. z o.o.
19-300 Ełk ul. Dojazdowa 2A


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
10-404 Olsztyn, ul. Lubelska 5
NIP 10-19-10-427 REGON 017319027-00002

Uzgodnił:

01.06.2023r
NACZELNIK
Działu Eksploatacji Infrastruktury
Pasażerskiej
Ryszard Orzół

 **SERWISTAL** Sp. z o.o.
19-300 EŁK, UL. DOJAZDOWA 2A
REGON 511322350
NIP 848 16 39 865 

Zatwierdził:

06.06.2023

 **SERWISTAL**
WIEŚLAW MIECZKOWSKI
Prezes Zarządu

Spis treści

§	Tytuł	Strona
I	Postanowienia ogólne	5
1	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	5
2	Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowej	6
3	Zakres obowiązywania regulaminu	6
4	Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznic	6
5	Postanowienia ogólne dot. współużytkowników bocznic	6
6	Przeznaczenie bocznic kolejowej	6
7	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa „SERWISTAL” Sp. z o.o. w Ełku	6
8	Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządców infrastruktury kolejowej z którymi bocznic kolejowa jest połączona lub od przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę	7
II	Opis techniczny bocznic kolejowej	8
9	Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej z którą bocznic jest połączona	8
10	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	8
11	Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego	8
12	Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna ze wskazaniem pojemności oraz ich pochylenie podłużne	8
13	Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów	9
14	Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania	9
15	Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic	9
16	Przyporządkowanie rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych	9
17	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	9
18	Kolejowe obiekty inżynieryjne	10
19	Przejazdy kolejowe i przejścia w poziomie szyn	10
20	Oświetlenie bocznic kolejowej	10
21	Punkty ładunkowe	10
22	Urządzenia ładunkowe	10
23	Wagi wagonowe	10
24	Bramy kolejowe	10
25	Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki	11
26	Lokalizacja budowli lub urządzeń dla których nie jest zachowana skrajnia budowli	11
27	Sygnaly, wskaźniki i tablice	11
28	Urządzenia i środki trakcyjne	11
29	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania	11
30	Środki łączności	11
III	Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi	12

	bocznicza kolejowa jest połączona.	
31	Zasady prowadzenia ruchu między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej z którymi bocznicza kolejowa jest połączona	12
IV	Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej	14
32	Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	14
33	Liczba obsług i czas ich wykonywania	14
34	Masa hamująca składów manewrowych	14
35	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	14
36	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	14
37	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy kolejowej	14
38	Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicza jest połączona	14
V	Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej	15
39	Podział boczniczy kolejowej na rejonny manewrowe	15
40	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej	15
41	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	15
42	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	15
43	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	15
44	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	15
45	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	15
46	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	15
47	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych	16
48	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką lub przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów	16
49	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	17
50	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	17
51	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	17
VI	Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.	18
52	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	18
53	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	18
54	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy	18
55	Ważenie wagonów	19
56	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	19
57	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługa punktów ładunkowych	19
VII	Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.	21

58	Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym	21
59	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy	22
VIII	Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.	23
60	Przewóz towarów niebezpiecznych	23
IX	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.	23
61	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	23
X	Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznic (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznic).	25
62	Wymagania kwalifikacyjne pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznic	25
XI	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na bocznic ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych).	25
63	Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego bocznic	25
XII	Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.	26
64	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	26
XIII	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznic kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.	
65	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej z torami którego bocznic kolejowa jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową	28
XIV	Postanowienia końcowe.	
66	Rozdzielnik regulaminu	28
67	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu	28
68	Obowiązek przyjęcia regulaminu do wiadomości i stosowania	28
69	Wykaz zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu	29
70	Wykaz pracowników, przyjęcie do wiadomości regulaminu	30
	Załącznik nr 1: Plan schematyczny bocznic kolejowej	31

ROZDZIAŁ I

Postanowienia ogólne

§ 1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

Podstawa prawna jest wymóg posiadania regulaminu pracy określony w § 6 ust.3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. 2015 poz. 360), związku w związku z postanowieniami art.19 ust.3 pkt.6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2023 r. poz. 602 tekst jednolity, z późniejszymi zmianami).

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej boczniczy:

- ✓ ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U. 2023 poz. 602 z późniejszymi zmianami),
 - ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 roku w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 369).
 - ✓ rozporządzenie MI z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. 2015 poz. 360 z późniejszymi zmianami),
 - ✓ ustawa Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. z późniejszymi zmianami (tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 8 z późniejszymi zmianami),
 - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 lipca 2021 r. w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. 2021 poz. 1320),
 - ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 1923 z późniejszymi zmianami).
 - ✓ ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. 2023 poz. 682 z późniejszymi zmianami),
 - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 1247 z późniejszymi zmianami),
 - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2022 poz. 1225 z późniejszymi zmianami),
 - ✓ ustawa o ochronie przeciwpożarowej z dnia 24 sierpnia 1991 r. (tekst jednolity Dz.U. 2022 poz. 2057 z późniejszymi zmianami),
 - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 roku w sprawie pracowników zatrudnionych bezpośrednio na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 101 z późniejszymi zmianami)
- Regulamin opracowano na podstawie obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. MI. 2010 nr 3 poz. 8 z dnia 26 lutego 2010 r.).

Celem opracowania niniejszego regulaminu jest usystematyzowanie i zrozumiałe ustalenie zakresu i porządku pracy oraz czynności związanych z wykonywaniem manewrów i prac na i wyładunkowych na bocznicach jak też zapewnienie utrzymania w należyтым stanie technicznym torów, rozjazdów, urządzeń na i wyładunkowych w warunkach normalnych, również podczas trudnych warunków atmosferycznych (zimowych) uwzględniających bezpieczeństwo:

- a. pracowników transportu kolejowego,
- b. innych osób znajdujących się w rejonie prac manewrowych oraz na i wyładunkowych,
- c. taboru kolejowego, innych środków transportu i urządzeń na i wyładunkowych na terenie bocznic.

§ 2 Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowych.

Normalnotorowa bocznic stacyjna „SERWISTAL – 2” jest własnością Przedsiębiorstwa „SERWISTAL” Sp. z o. o. z siedzibą w Ełku ul. Dojazdowa 2A , położona przy stacji Ełk, zwana w dalszej „SERWISTAL – 2”.

§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu.

Postanowienia regulaminu obowiązują:

- ✓ pracowników spółki „SERWISTAL” Sp. z o.o. w Ełku w zakresie czynności związanych z transportem kolejowym tj. nadzoru nad pracą manewrową, jak też odbiorem i przekazywaniem wagonów od i dla przewoźników,
- ✓ pracowników licencjonowanego przewoźnika dokonujących obsługi toru zdawczo-odbiorczego bocznic „SERWISTAL- 2” w Ełku.

stosownie do czynności wykonywanych dla użytkownika bocznic „SERWISTAL – 2”

§ 4 Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznic kolejowych.

Bocznic przeznaczona jest zasadniczo do przyjmowania i nadawania wagonów ładownych lub próżnych .

Czynności manewrowe na bocznic wykonuje licencjonowany przewoźnik .

§ 5 Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników bocznic kolejowych.

Użytkownik bocznic nie udostępnia bocznic innym współużytkownikom.

§ 6 Przeznaczenie bocznic kolejowych.

Bocznic „SERWISTAL – 2” przeznaczona jest do przyjmowania wagonów ładownych i próżnych:

- a. całopociągowych,
- b. w grupach wagonowych,
- c. w pojedynczych wagonach.

§ 7 Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa „SERWISTAL ” Sp. z o.o. w Ełku

Użytkownik bocznic posiada własne przepisy:

- a) DR-Warunki techniczne utrzymania infrastruktury na bocznicach kolejowych „SERWISTAL” Sp. z o.o. w Ełku
- b) RS - Instrukcja o prowadzeniu ruchu i sygnalizacji na bocznicach kolejowych „SERWISTAL” Sp. z o.o. w Ełku

c) **WK**-Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym

§ 8 Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od PKP PLK S.A. oraz przewoźnika obsługującego bocznicę.

Użytkownik boczniczy „SERWISTAL” Sp. z o.o. w Ełku nie korzysta z przepisów wewnętrznych zarządców infrastruktury kolejowej.

ROZDZIAŁ II

Opis techniczny boczniczy kolejowej

§ 9 Położenie boczniczy kolejowej.

Bocznicza „**SERWISTAL – 2**” - jest bocznicą stacyjną usytuowaną przy stacji Ełk. Odgałęzia się od toru nr 131 rozjazdem nr 41 w km 102,212 istniejącej kilometracji (101,331 – projektowej) linii kolejowej Nr 38 Białystok – Głomno, który jednocześnie stanowi początek kilometracji boczniczy 0,000. Początkiem boczniczy jest KR 41 w km 0,027 kilometracji boczniczy (102,190 L. 38).

Punktem styku pomiędzy infrastrukturą użytkownika boczniczy a PKP PLK S.A. jest granica działek w km 0,245 kilometracji boczniczy (101,996 kilometracji L. 38).

§ 10 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznicza stanowi jeden okrąg nastawczy bez posterunków ruchu.

§ 11 Lokalizacja punktu zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowany jest za przejazdem drogi wewnętrznej do Placu Ładunkowego nr 2 własności PKP PLK S.A., oznaczony jest tablicą z napisem "Punkt zdawczo-odbiorczy" ustawioną z prawej strony toru nr 133, w 0,245 kilometrze kilometracji boczniczy.

§ 12 Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne pojemność oraz ich pochylenia podłużne.

1. Profil podłużny toru bocznicowego nr 133 przedstawia się następująco:

Od początku rozjazdu nr 41 tor leży w poziomie 0,0 ‰ na długości 38 m, od km 0,038 na długości 188 m wzniesienie 0,5 ‰, od km 0,226 spadek 1 ‰ na długości 21 m, od km 0,247 na długości 107 m w poziomie 0,0 ‰, od km 0,354 na długości 62 m spadek 0,5 ‰, od km 0,416 na długości 305 m do końca boczniczy tor położony jest w poziomie 0,0 ‰.

2. Dla określenia długości ogólnej torów boczniczy pomiędzy charakterystycznymi ich punktami przyjęto oznaczenia:

PR – początek rozjazdu,

U – ukres rozjazdu,

KO – kozioł oporowy,

D 1 – tarcza zatrzymania

Z 1 – tarcza zaporowa

3. Długość ogólna torów boczniczy wynosi 721 metrów.

4. Tory i rozjazdy boczniczy pobudowane są z szyn typu ciężkiego S 49 o dopuszczalnym nacisku na szynę 197kN/oś (20,0 ton/oś).

5. Wykaz torów boczniczy.

Nr toru	Nazwa i przeznaczenie	Długość ogólna toru			Długość użyteczna toru			Pojemność toru w wagonach 4-osioowych
		Od	Do	m	Od	Do	m	
133	zdawczo-odbiorczy ładunkowy oraz na i wyładunkowy	PR 41	KO	721	Tm 31	Z 1 KO	666	37

6. Pojemność torów boczniczy.

Maksymalna długość użytkowa boczniczy wynosi 474 metrów

Dla wykonania normalnej pracy manewrowej na boczniczy pojemność boczniczy określa się w ilości wagonów czteroosioowych i wynosi ona 26 wagonów czteroosioowych. Ze względu na długość toru zdawczo-odbiorczego i długości frontu ładunkowego – 391 m, jednorazowo można podstawić 21 wagonów przyjmując 18 m jako średnią długość wagonu towarowego.

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

Nr rozjazdu lub Wk	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania	Wyposażenie	Oświetlenie	Uzależnienie
Rz 41	na tor 131	elektrycznie przez dyżurnego ruchu Eł	—	—	uzależniony z Wk 3
Wk 3	nałożona na tor 133	elektrycznie przez dyżurnego ruchu Eł	latarnia	oświetlana	uzależniona z rozjazdem nr 41

Uwaga: Rozjazd nr 41 i wykolejnica Wk 3 stanowią własność PKP PLK S.A. i są utrzymywane przez pracowników PKP PLK SA wg przepisów obowiązujących w PKP PLK S.A.

§ 14 Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania.

Na torach boczniczy nie ma wykolejnic.

§ 15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Na terenie boczniczy zwrotnice nie są uzależnione.

§ 16 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Rozjazdy położone są w jednym okręgu nastawczym.

§ 17 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Na boczniczy „SERWISTAL – 2” nie ma urządzeń sterowania ruchem kolejowym służących do przestawiania zwrotnic i wykolejnic.

Rozjazd nr 41 odgałęziający na bocznicę i wykolejnica Wk 3 oraz tarcza manewrowa Tm 31 i licznik osi t133-41 w części toru nr 133 należącej do PKP PLK S.A. są własnością oraz ich konserwacja, diagnostyka i utrzymanie należy do PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie.

§ 18 Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznicy nie występują kolejowe obiekty inżynieryjne.

§ 19 Przejazdy kolejowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

Na terenie bocznicy nie ma przejazdów wewnątrzzakładowych

§ 20 Oświetlenie bocznicy kolejowej.

Oświetlenie elektryczne toru zdawczo-odbiorczego, oraz torów na i wyładunkowych umożliwia obsługę bocznicy w porze nocnej (ciemnej) oraz zezwala na czynności ładunkowe całodobowo. Na torach bocznicy za prawidłowe działanie oświetlenia odpowiedzialny jest właściciel bocznicy. W razie potrzeby, podczas wykonywania prac manewrowych oświetlenie włącza i wyłącza właściciel bocznicy lub na jego polecenie wyznaczony pracownik.

§ 21 Punkty ładunkowe.

Na bocznicy „**SERWISTAL – 2**” znajdują się trzy punkty ładunkowe: plac ładunkowy nr 2 za bramą w km 0,313 o froncie ładunkowym długości 37 m, plac ładunkowy nr 1 przed wjazdem do hali produkcyjno-magazynowej o froncie ładunkowym 133 m. Przeznaczone są do na i wyładunku materiałów dla potrzeb przedsiębiorstwa. Obydwa place są oświetlone zewnętrznym światłem elektrycznym. Trzecim punktem ładunkowym jest hala produkcyjno-magazynowa, przez którą przechodzi tor nr 133. Długość frontu ładunkowego w hali wynosi 221 m i przeznaczony jest do na i wyładunku materiałów budowlanych. Teren hali jest oświetlony światłem elektrycznym.

Łączna długość frontu ładunkowego na bocznicy „**SERWISTAL – 2**” wynosi 391 m. Ponadto w części dojazdowej na długości 90 m do toru nr 133 przylega plac ładunkowy, który jest częścią Obiektu Infrastruktury Usługowej pozostającego w zarządzie PKP PLK S.A. i jego wykorzystanie od strony toru nr 133 jest zabronione.

§ 22 Urządzenia ładunkowe.

Urządzenia na i wyładunkowe na torach bocznicy:

- w hali do na i wyładunku służą dwie suwnice pomostowe SWF o nośności: jedna – 40 ton, druga – 20 ton;
- do rozładunku i załadunku wagonów na placach ładunkowych używany jest dźwig samojezdny o udźwigu 36 ton.

§ 23 Wagi wagonowe.

Bocznica nie posiada wagi wagonowej.

§ 24 Bramy kolejowe.

Teren bocznicy jest częściowo ogrodzony. Na terenie bocznicy znajdują się bramy:

- a) brama kolejowa przesuwana wjazdowa na teren bocznicy, usytuowana w km 0,313;
- b) brama kolejowa, usytuowana w km 0,350;
- c) brama segmentowa wjazdowa do hali, usytuowana w km 0,483;
- d) brama segmentowa wjazdowa do hali, usytuowana w km 0,704.

Na bramach z obu stron umieszczone są tarcze D1 „Stój”, a w stanie otwartym są one zabezpieczone przed samoczynnym zamknięciem.

Zabezpieczenie przed samoczynnym zamknięciem skrzydeł bramy należy do wyznaczonego pracownika użytkownika boczniczy.

§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych użytkownika boczniczy zachowana jest skrajnia budowli A. Na terenie boczniczy brak jest skrajnika. Na terenie boczniczy obowiązuje skrajnia taboru statyczna PN-70/K-02056

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

Wszystkie budowle i urządzenia zlokalizowane na terenie boczniczy usytuowane są z zachowaniem skrajni budowli.

§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice.

Na terenie boczniczy znajdują się:

- a) tablica z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” w km 0,245 z prawej strony toru nr 133;
- b) sygnał D 1 „Stój” na tarczy zatrzymania z obu stron bramy w km 0,313;
- c) sygnał D 1 „Stój” na tarczy zatrzymania z obu stron bramy w km 0,350;
- d) sygnał D 1 „Stój” na tarczy zatrzymania z obu stron bramy w km 0,483;
- e) sygnał D 1 „Stój” na tarczy zatrzymania z obu stron bramy w km 0,704;
- f) sygnał zamknięcia toru Z 1 „Stój” na tarczy zaporowej w km 0,719 z prawej strony toru nr 133, na początku zasypki piaskowej kozła oporowego.

§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne.

Użytkownik boczniczy nie posiada własnych lokomotyw. Obsługa boczniczy dokonywana jest lokomotywami licencjonowanych przewoźników.

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

Użytkownik boczniczy nie posiada własnego taboru kolejowego.

§ 30 Środki łączności.

Użytkownik boczniczy posiada łączność stacjonarną.

Użytkownik boczniczy „SERWISTAL – 2”	500 112 326
Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Ełku.....	87 444 1600
Dyżurny ruchu stacji Ełk	87 444 1611

Wykaz telefonów alarmowych:

Policja	997 lub 112
Straż pożarna	998 lub 112
Pogotowie ratunkowe ..	999 lub 112

ROZDZIAŁ III

Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy infrastruktury kolejowej, z którymi bocznicą kolejową jest połączona.

§ 31 Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą a torami zarządcy PKP PLK S.A.

1. **Wjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych** z torów stacji Ełk na tor 133 zdawczo-odbiorczy boczniczy „SERWISTAL – 2” odbywa się następująco:
 - a) O wjeździe lokomotywy na tor zdawczo-odbiorczy nr 133 w czasie przewidzianym planem obsługi boczniczy, licencjonowany przewoźnik nie jest obowiązany powiadamiać właściciela boczniczy. W związku z tym tor zdawczo-odbiorczy powinien być przygotowany do obsługi przed przewidzianym /planowym / każdorazowym wjazdem lokomotywy licencjonowanego przewoźnika, nie później jednak niż na 15 minut przed planową obsługą. Przygotowanie toru zdawczo-odbiorczego przez właściciela boczniczy polega na sprawdzeniu czy na torze zdawczo-odbiorczym nr 133 nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu. W przypadku odchylenia od czasu przewidzianego planem obsługi boczniczy, która ma być dokonana z opóźnieniem względnie przed czasem lub dodatkowo, przedstawiciel licencjonowanego przewoźnika powiadamia o tym telefonicznie przedstawiciela boczniczy i uzgadnia godzinę przyjazdu.
 - b) Przed rozpoczęciem obsługi boczniczy, kierujący manewrami radiotelefonem omawia plan pracy manewrowej z dyżurnym ruchu nastawni dysponującej Eł. Po przygotowaniu skład manewrowego do obsługi boczniczy, kierownik manewrów zamawia jazdę manewrową, podając nr toru, z którego odbędzie się obsługa. Dyżurny ruchu stacji Ełk, układa drogę z uzgodnionego toru grupy torów towarowych za tarczą manewrową Tm 37 w kierunku toru wyciągowego nr 131a lub za tarczą Tm 39 w kierunku toru nr 5a i wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na semaforze lub tarczy manewrowej toru, z którego uzgodniono obsługę. Po zatrzymaniu składu manewrowego za tarczą Tm 37 lub Tm 39, kierownik manewrów zgłasza to dyżurnemu ruchu, celem ułożenia drogi przebiegu w kierunku toru nr 133 boczniczy. Dyżurny ruchu układa drogę przebiegu i po jej sprawdzeniu wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczach manewrowych Tm 37 lub Tm 39 oraz Tm 34. Kierownik manewrów po sprawdzeniu drogi przebiegu, wydaje zezwolenie na uruchomienie składu w kierunku boczniczy. Zezwolenie na minięcie tarczy Tm 34, kierownik manewrów wydaje po wstrzymaniu ruchu pojazdów drogowych na przejeździe w części dojazdowej toru nr 133 w km 0,236 kilometracji boczniczy (102,013 kilometracji L. 38) z drogą wewnętrzną do placu ładunkowego PKP PLK S.A. i po upewnieniu się, że bramy kolejowe w km 0,313 i km 0,350 są otwarte i zabezpieczone przed zamknięciem. Skład manewrowy zatrzymuje się na punkcie zdawczo-odbiorczym w km 0,245 boczniczy.
2. **Wyjazd lokomotyw manewrowych i składów manewrowych** z toru zdawczo-odbiorczego nr 133 na tory stacji Ełk odbywa się następująco:

Po dokonaniu obsługi boczniczy i po upewnieniu się że nie ma przeszkód do jazdy na tor stacyjny, kierownik manewrów zamawia drogę przebiegu z boczniczy z toru 133 na uzgodniony tor grupy torów towarowych. Dyżurny ruchu stacji Ełk układa i sprawdza drogę przebiegu, a następnie wyświetla sygnał „Jazda manewrowa

dozwolona” na tarczach manewrowych Tm 31 i Tm 35 w kierunku toru nr 131a za tarczą manewrową Tm 37 lub w kierunku toru nr 5a za tarczą Tm 39. Kierownik manewrów, po sprawdzeniu prawidłowości drogi przebiegu i wstrzymaniu ruchu pojazdów drogowych na przejeździe w km 0,236, wydaje polecenie drużynie trakcyjnej na uruchomienie składu i wyjazd z toru boczniczy. Po zatrzymaniu za tarczą manewrową Tm 37 lub Tm 39, kierownik manewrów zgłasza gotowość do zmiany kierunku jazdy. Dyżurny ruchu układu drogę przebiegu na uzgodniony wcześniej i zamówiony przez kierującego manewrami tor stacyjny i wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm 37 lub Tm 39. Kierownik manewrów, po sprawdzeniu drogi przebiegu, wydaje polecenie na uruchomienie składu i jazdę na wyznaczony tor stacyjny.

3. Manewry na torach boczniczy.

W przypadku potrzeby dokonania manewrów na terenie boczniczy, gdy jazdy manewrowe mają odbyć się w granicach toru nr 133 kierownik manewrów po uzgodnieniu z przedstawicielem użytkownika boczniczy wg jego wskazań z zachowaniem warunków bezpieczeństwa podaje sygnały na uruchomienie manewrów wykonując jazdy w celu odpowiedniego ustawienia wagonów, na punkcie na i wyładunkowym oraz w hali produkcyjnej. Wydanie zezwolenia na uruchomienie składu manewrowego, kierownik manewrów poprzedza sprawdzeniem zabezpieczenia przed zamknięciem otwartych bram w km: 0,313; 0,350; 0,483 i 0,704 i wstrzymaniem ruchu kołowego na przejeździe w km 0,236 oraz upewnieniem się o przerwaniu czynności ładunkowych na punktach ładunkowych.

4. Przed zamierzonym wjazdem na tor zdawczo-odbiorczy boczniczy:

Drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika zobowiązana jest do powiadomienia użytkownika boczniczy o obsłudze boczniczy „**SERWISTAL - 2**” z wyjątkiem jazd licencjonowanego przewoźnika odbywających się wg uzgodnionego planu obsługi.

ROZDZIAŁ IV

Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej

§ 32 Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową.

Podstawienia składów manewrowych na bocznicę dokonuje się na podstawie dwustronnej umowy na obsługę zawartych pomiędzy licencjonowanym przewoźnikiem, a użytkownikiem boczniczy. Z uwagi na długość użyteczną toru zdawczo-odbiorczego nr 133 (w części pozostającej w zarządzie SERWISTAL Sp. z o.o.) oraz długości frontów punktów ładunkowych jednorazowo na bocznicę można podstawić 21 wagonów czteroosiowych. Przy podstawianiu wagonów należy uwzględnić długość użyteczną określoną w § 12 punkt 6.

§ 33 Liczba obsług i czas ich wykonywania.

Zgodnie z planem obsługi licencjonowany przewoźnik planowo dokonuje obsługi 1 razy na dobę w godz. 8⁰⁰ - 9⁰⁰.

Obsługa boczniczy może się odbywać w każdej porze dnia po uzgodnieniu obsługi z licencjonowanym przewoźnikiem

§ 34 Masa hamująca składów manewrowych.

Dla składów manewrowych z czynnym hamulcem zespolonym należy przyjąć dla drogi hamowania 400 m i szybkości do 10 km/h – 6 % dla wymaganej masy hamującej. Składy nie muszą być połączone na hamulec zespolony, lecz ilość wagonów bez czynnego hamulca zespolonego w jednej grupie nie może być większa niż 9 wagonów czteroosiowych.

§ 35 Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Tory i rozjazdy boczniczy pobudowane są z szyn typu ciężkiego S 49 o dopuszczalnym nacisku na szynę 196 kN/oś (20t/oś)

§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Na tory boczniczy zabroniony jest wjazd lokomotyw elektrycznych, oraz tych lokomotyw, których nacisk na oś przekracza 196 kN/oś (20t/oś).

§ 37 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy kolejowej.

Ruch lokomotyw innych licencjonowanych przewoźników kolejowych torach boczniczy może się odbywać.

§ 38 Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej, z którym bocznicza kolejowa jest połączona.

Właściciel boczniczy nie posiada własnej lokomotywy.

ROZDZIAŁ V

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

§ 39 Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe.

Tory boczniczy „SERWISTAL – 2” stanowią jeden rejon manewrowy.

§ 40 Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej.

Prędkość jazdy po torach boczniczy nie może przekraczać:

- po torach boczniczy podczas ciągnięcia - 10 km/h,
- podczas spychania wagonów - 5 km/h,
- podczas dojazdu na punkty ładunkowe - 3 km/h.

§ 41 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Wagony podczas podstawiania na tor zdawczo – odbiorczy oraz na i wyładunkowy muszą być spychane.

Podstawianie wagonów można wykonywać wyłącznie metodą odstawczą.

Praca manewrowa systemem odrzutu na torach boczniczy jest zabroniona.

§ 42 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.

Wagony na bocznicę powinny być spychane, lokomotywa powinna znajdować się na końcu składu manewrowego.

§ 43 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

Sprzęganie i rozprzęganie taboru z pojazdem trakcyjnym dozwolone jest tylko na postoju. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia.

Wejście pracownika drużyny manewrowej pomiędzy tabor lub wyjście może nastąpić, gdy tabor nie jest w ruchu.

Sygnal na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika z pomiędzy taboru.

§ 44 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

Obsadę czynnej lokomotywy licencjonowanego przewoźnika i jej wyposażenie ustala licencjonowany przewoźnik obsługujący bocznicę.

§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

Obsadę drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika i jej wyposażenie ustala licencjonowany przewoźnik obsługujący bocznicę.

§ 46 Jazdy manewrowe przez przejazdy w poziomie szyn.

Na terenie boczniczy nie ma przejazdów i przejść dla pieszych.

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

Ze względu na maksymalne pochylenie torów do 1,0 ‰ oraz długość toru zdawczo – odbiorczego nr 133 w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych dozwolone jest przetaczanie do 15 wagonów.

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

Przetaczanie ręczne wagonów stosuje się w razie awarii środków trakcyjnych do przestawiania wagonów przy placu na i wyładunkowym i w innych przypadkach, jeżeli użycie środka trakcyjnego jest niemożliwe lub nieuzasadnione. Praca manewrowa wykonywana siłą ludzką w zakresie ograniczonym do najniezbędniejszych potrzeb może odbywać się na torach boczniczy pod osobistym nadzorem uprawnionego pracownika z przestrzeganiem następujących zasad:

- pracowników zatrudnionych doraźnie przy przetaczaniu wagonów należy uprzednio pouczyć o sposobie przetaczania i zachowania niezbędnych warunków ostrożności,
- przetaczać można pojedyncze wagony, przy przetaczaniu wagonów siłą ludzką pracownicy nie powinni znajdować się ani przed ani za wagonem,
- przy przetaczaniu wagonów 2-osioowych na każdą oś należy wyznaczyć minimum 2-ch robotników,
- przy wagonach 4 osioowych po 3 robotników na 2 osie,
- wzdłuż torów boczniczy powinna być zachowana wolna przestrzeń o szerokości 2 metrów od zewnętrznej główki szyn. W obrębie tej przestrzeni nie wolno porzucać lub pozostawiać żadnych przedmiotów, które mogą utrudniać swobodne chodzenie pracownikom zatrudnionym przy pracy manewrowej.

Warunki przetaczania wagonów pojazdem drogowym.

Praca manewrowa wykonywana pojazdem drogowym w zakresie ograniczonym do najniezbędniejszych potrzeb może odbywać się po torach boczniczy pod osobistym nadzorem uprawnionego pracownika z przestrzeganiem następujących zasad:

- przy przetaczaniu pojazdem drogowym, pojazd drogowy powinien znajdować się na zewnątrz toru,
- łańcuch lub lina powinny mieć długość co najmniej 2,5 m przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia wagonu,
- kierowca ciągnika nie może jednocześnie wykonywać czynności kierującego manewrami lub manewrowego,
- nie wolno uderzać w stojący tabor w celu jego unieruchomienia,
- w czasie przetaczania wagonu bez hamulca ręcznego przed wagonem powinien iść pracownik z płożą hamulcową, aby w każdej chwili zatrzymać wagon.
- w czasie przetaczania wagonu z hamulcem ręcznym należy go obsadzić wówczas nie jest wymagane poprzedzenie go przez pracownika z płożą hamulcową.

Prędkość przetaczanych wagonów nie może przekraczać 3 km/h i powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany. Nie należy przetaczać wagonów w/w sposobami w przypadku pochylenia lub spadku toru powyżej 2,5 ‰ . Pchanie lub ciągnięcie wagonu za zderzaki jest zabronione.

§ 49 Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów.

Dlajazd manewrowych podczas obsługi toru zdawczo-odbiorczego przez licencjonowanego przewoźnika i innych jazd manewrowych drogi przebiegu przygotowuje dyżurny ruchu nastawi dysponującej stacji Etk.

Sprawdzenie, czy nie ma przeszkód do wykonania zamierzonej jazdy manewrowej po torze należy do drużyny manewrowej licencjonowanego przewoźnika

§ 50 Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

Za właściwe odcinanie płozów hamulcowych i całościową gospodarkę nimi odpowiada właściciel bocznicy lub wyznaczony pracownik użytkownika bocznicy „**SERWISTAL – 2**”

Płozy hamulcowe są oznaczone z jednej strony symbolem „**SERWISTAL – 2**” a numerem kolejnym z drugiej strony. Za właściwe użytkowanie płozów hamulcowych odpowiedzialny jest kierujący manewrami. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Na terenie bocznicy stosuje się płozy hamulcowe typu PL1 malowane na kolor czerwony. Płozy hamulcowe nieużyte do zabezpieczenia wagonów, po zakończeniu pracy manewrowej należy składować zgodnie z § 51.

Zabrania się wywożenia płozów hamulcowych poza teren bocznicy,

W przypadku zauważenia uszkodzonych płozów hamulcowych kierujący manewrami obowiązany jest przekazać je wyznaczonemu pracownikowi bocznicy i żądać wydania w zamian nowych. Za stan techniczny płozów hamulcowych odpowiedzialny jest właściciel bocznicy.

Płozy hamulcowe rozmieszczone są przy torze nr 133 w następujących miejscach: na koziołku ustawionym przy punkcie zdawczo-odbiorczym szt. 2 o nr 1 i 2 oraz na koziołku ustawionym przed wjazdem do hali szt. 2 o nr 3 i 4.

Ustawiacz licencjonowanego przewoźnika każdorazowo przed przystąpieniem do pracy obowiązany jest sprawdzić stan płozów hamulcowych i klinów sprzężonych oraz ich rozmieszczenie, czy ilość jest zgodna z przydziałem. Płozy uszkodzone winny być wycofane z eksploatacji. Nowe płozy wydane do eksploatacji otrzymują te same numery, jakie posiadały płozy wycofane. Po zakończeniu pracy manewrowej płozy powinny być poukładane na ławach płożowych.

§ 51 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

Po zakończeniu pracy manewrowej na torze zdawczo-odbiorczym, oraz w hali produkcyjno-magazynowej pozostawione na postój wagony powinny być zabezpieczone od samoczynnego przestawiania się (unieruchomione). Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem dokonuje się przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub podklinowanie, przyjmując następujące zasady: w każdej stojącej grupie taboru powinien być sprzęgnięty pomiędzy sobą, oprócz sprzęgania, należy zahamować hamulcem ręcznym jeden wagon, gdy grupa połączonych wagonów nie przekracza 10 wagonów i 2-ch wagonów skrajnych, gdy grupa przekracza 10 wagonów, gdy brak jest wymaganych hamulców ręcznych, skrajne koła grupy taboru lub pojedynczego wagonu, należy podklinować płozami hamulcowymi, w razie braku jednego wagonu z czynnym hamulcem ręcznym, w grupie przekraczającej 10 wagonów, grupę tę należy zabezpieczyć płozem od strony, z której brak jest czynnego hamulca.

Przed zabraniem wagonów, należy odhamować wagony zahamowane hamulcami oraz powymować spod kół wagonowych płozy hamulcowe i poukładać na ławach płożowych. Czynności te wykonuje ustawiacz licencjonowanego przewoźnika lub na jego polecenie manewrowy.

ROZDZIAŁ VI

Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej.

§ 52 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

Przed planową obsługą kierujący manewrami porozumiewa się z przedstawicielem użytkownika bocznicy w celu ustalenia kolejności wagonów podstawianych na tor zdawczo-odbiorczy oraz na tor na i wyładunkowy. Następnie kierujący manewrami omawia plan pracy manewrowej radiotelefontycznie z dyżurnym ruchu nastawni dysponującej stacją Ełk. Po zajęciu miejsca w składzie manewrowym przejeżdża składem manewrowym za tarczę manewrową Tm 37 lub Tm 39. Następnie po zatrzymaniu składu manewrowego za Tm 37 lub Tm 39 zamawia drogę przebiegu na tor zdawczo-odbiorczy nr 133 na bocznicę „SERWISTAL – 2”. Po zajęciu miejsca na ostatnim wagonie i wyświetleniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową na tarczy manewrowej, daje sygnał dla maszynisty na spychanie wagonów na bocznicę „SERWISTAL – 2” obserwując jednocześnie drogę przebiegu. Kierujący manewrami po zakończeniu podstawiania wagonów dla użytkownika bocznicy przekazuje wagony. Po podstawieniu lub zabraniu wagonów z bocznicy „SERWISTAL – 2” ustawiacz zamawia drogę przebiegu z toru bocznicy nr 133 na uzgodniony w planie pracy manewrowej tor stacyjny. Po wyświetleniu sygnału zezwalającego na jazdę na tarczy manewrowej Tm 31, sprawdza drogę i zezwala na wyjazd z toru bocznicy. Następnie po zatrzymaniu składu manewrowego za Tm 37 lub Tm 39, ustawiacz obsługujący bocznicę zamawia drogę przebiegu na tory stacyjne.

§ 53 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Podczas obsługi punktu zdawczo-odbiorczego drogi przebiegu przygotowuje oraz wyświetla sygnały na tarczach manewrowych dyżurny ruchu nastawni dysponującej Eł stacją Ełk. Drużyna manewrowa przewoźnika sprawdza prawidłowość ustawienia zwrotnic oraz czy nie ma przeszkód do wykonania zamierzonych jazd manewrowych. Czynności manewrowe związane z podstawieniem i zabraniem wagonów (łączenie, rozłączanie) jak też zabezpieczenie przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami określonymi w § 51 wykonuje drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika.

§ 54 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy.

Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z toru zdawczo - odbiorczego drużyna manewrowa licencjonowanego przewoźnika powiadamia pracowników użytkownika bocznicy.

Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:

- 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych,
- 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,,
- 3) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- 4) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru,
- 5) sprawdzić czy przy torach ładunkowych nie znajduje się jakiś ładunek w skrajni taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości co najmniej:

- a) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty,
 - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziarna itp.),
- 6) upewnić się, że wagony stojące na torze zdawczo-odbiorczym są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
- Sprawdzenia wymienione w ppkt 3), 4), 5) i 6) powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
- W czasie wykonywania manewrów drzwi wagonów powinny być zamknięte, a części ruchome zabezpieczone przed możliwością wypadnięcia.

§ 55 Ważenie wagonów.

Użytkownik boczniczy nie posiada wagi wagonowej.

§ 56 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

1. Przygotowanie boczniczy do pracy w warunkach zimowych należy do obowiązków użytkownika boczniczy.
 2. Przed okresem zimowym tj. do 15 listopada w wyznaczonym miejscu winny być zgromadzone następujące materiały i sprzęt:
 - smar zimowy do smarowania rozjazdów,
 - łopaty, miotły, skrobaczki i szczotki do czyszczenia rozjazdów,
 - piasek do posypywania dróg dojeżdżania i międzytorzy,
 - sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać.
- W/w materiały powinny być utrzymane w ciągłej gotowości do użytku. Obowiązuje zakaz używania soli do rozmrażania rozjazdów i części rozjazdowych.
3. Użytkownik boczniczy „**SERWISTAL – 2**” wyznacza pracowników, których zadaniem będzie posypywanie miejsc niebezpiecznych i śliskich, oczyszczanie torów i rozjazdów ze śniegu i lodu.
 4. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na boczniczy a związani z pracą transportu kolejowego i obsługą urządzeń rozładunkowych powinni być zaznajomieni z obsługą sprzętu służącego do usuwania skutków zimy.
 5. Kierującym akcją zimową w zakresie utrzymania przejezdności torów boczniczy jest wyznaczony pracownik boczniczy „**SERWISTAL – 2**”.
 6. Przed przystąpieniem do pracy manewrowej pracownicy zatrudnieni przy manewrach oprócz wykonywania normalnych czynności powinni sprawdzić czy:
 - ✓ miejsca śliskie i niebezpieczne zostały posypane piaskiem w sposób zapewniający bezpieczeństwo pracy manewrowej, oraz czy nie ma innych przeszkód stwarzających niebezpieczeństwo poruszania się pracowników i przetaczanego taboru,
 - ✓ manewry nie będą zagrażać pracownikom zatrudnionym przy usuwaniu przeszkód zimowych,
 - ✓ sygnały, wskaźniki i tablice ostrzegawcze będą widoczne dla pracowników wykonujących manewry.

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

Wstęp na teren boczniczy jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności. Pracownik wykonujący czynności na boczniczy powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie boczniczy i wykonywania swych obowiązków.

Każdy pracownik zatrudniony na boczniczy powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie.

Zabrania się pracownikom boczniczy:

- chodzenia po torach i rozjazdach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
 - przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
 - chodzenia pomiędzy taborem i rampą,
 - przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
 - zbliżania się w skrajnię będących w ruchu wagonów,
 - zatrzymywania się na przejazdach przez tory oraz stawiania nóg na główkach szyn lub na podkładach,
 - przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10 metrów,
 - przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 metrów,
 - wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
 - jazdy na taborze podczas manewrów na torach boczniczy,
 - przechodzenia w zasięgu pracy urządzeń rozładunkowych podczas załadunku lub rozładunku wagonów,
 - chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
 - chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.
5. Wchodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor.
6. Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą prostopadle do osi toru.
7. Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.
8. Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej:
- a) podczas jazdy na taborze nie wolno:
- wychylać się poza skrajnię taboru,
 - zajmować miejsca na pochwach zderzakowych, sprzęgach, na ścianach bocznych i czołowych węglarek lub platform, dachach wagonów lub na szczycie ładunku,
 - stać bez trzymania na brzegu pomostu oraz jechać stojąc jednocześnie na stopniach dwóch sąsiednich wagonów,
 - jechać na stopniach wagonu od strony ramp, ogrodzeń oraz bram,
 - przebywać na stopniach bocznych lokomotywy.
- b) przy przetaczaniu wagonów na torach boczniczy należy:
- przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe zażądać przerwania tych czynności i zabezpieczyć ładunki znajdujące się w wagonach przed uszkodzeniami, które mogą powstać podczas manewrów,
 - zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i wózków,
 - sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - sprawdzić czy na torze nie ma sprzętu ładunkowego, ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykołowanie,
 - sprawdzić czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie obsunie się w czasie jazdy.

ROZDZIAŁ VII

Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

§ 58 Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

1. Przekazywanie przez licencjonowanego przewoźnika wagonów ładownych i próżnych przeznaczonych dla bocznic „SERWISTAL – 2” odbywa się na torze zdawczo-odbiorczym nr 133.
2. Ze strony licencjonowanego przewoźnika wagony przekazuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznic, a ze strony bocznic wagony przyjmuje upoważniony pracownik użytkownika bocznic.
3. Wagony przekazywane są przez licencjonowanego przewoźnika za wykazem zdawczym R 25, sporządzonym przez pracownika licencjonowanego przewoźnika. W wykazach muszą być zamieszczone pełne numery przekazywanych wagonów. Po dokonaniu przekazania wagonów jeden egzemplarz wykazu otrzymuje przedstawiciel bocznic.
4. Obowiązkiem przedstawiciela użytkownika bocznic odbierającego, przyjmującego wagony - przesyłki jest sprawdzenie stanu przesyłki i wagonów.
W szczególności należy zwrócić uwagę na:
 - uszkodzenia lub naruszenia przesyłek,
 - czy wagony są prawidłowo załadowane,
 - czy nieaktualne napisy i nalepki zostały usunięte,
 - zgodność numerów wagonów z wykazem zdawczym R 25,
 - stan techniczny podstawionych wagonów i ich wyposażenie (luźne części wagonowe),
 - stan nadwozi przyjmowanych wagonów zarówno ładownych jak próżnych w celu stwierdzenia ewentualnych uszkodzeń i usterek.
5. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości, braki, uszkodzenia wagonów należy odnotować w wykazie zdawczym R 25 w rubryce „uwagi” potwierdzając zapis podpisem zdającego (licencjonowanego przewoźnika) i przyjmującego na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego.
6. Przy przekazywaniu przesyłek celnych winna być umieszczona adnotacja w wykazach zdawczych R 25 o następującej treści: „Przesyłka do oclenia - rozładunek tylko w obecności funkcjonariusza celnego”.
7. W razie stwierdzenia uszkodzenia wagonu przedstawiciel bocznic żąda komisyjnego ustalenia stanu przesyłki z przedstawicielem licencjonowanego przewoźnika oraz sporządzenia odpowiedniego protokołu z ustalenia stanu przesyłki, którego kopię otrzymuje przedstawiciel bocznic.
8. Wszystkie wagony ładowne, które powinny przybyć na bocznicę plombowane plombami nadawcy, a przybyłe bez plomb, z plombami nieczytelnymi lub zmienionymi, np. plombami stacji pośrednich, powinny być otwarte komisyjnie celem sprawdzenia przesyłki. Wynik sprawdzenia należy potwierdzić protokolem.
9. Obowiązek odnotowywania w R25 usterek stanu technicznego wagonów jest związany z odpowiedzialnością użytkownika bocznic, z której wynika, że wszelkie usterki, z którymi wagony próżne i ładowne przybyły na bocznicę, a które nie zostały odpisane w wykazie R 25 obciążają użytkownika bocznic.
10. W przypadku nie stawienia się upoważnionego pracownika użytkownika bocznic na punkcie zdawczo - odbiorczym w czasie wyznaczonym na obsługę celem przyjęcia podstawionych przez licencjonowanego przewoźnika wagonów – przesyłek, przedstawiciel licencjonowanego przewoźnika odnotowuje w wykazie zdawczym R 25 nieobecność przedstawiciela bocznic i pozostawia wagony na torze zdawczo-

odbiorczym. W takim przypadku przy jakichkolwiek nieprawidłowościach przy podstawionych wagonach użytkownik boczniczy nie może wnosić roszczeń w stosunku do licencjonowanego przewoźnika

11. Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla boczniczy oraz po podpisaniu wykazu zdawczego R 25 przez przedstawiciela licencjonowanego przewoźnika i boczniczy, za stan wagonów odpowiada użytkownik boczniczy.
12. Listy przewozowe na wagony przybyłe na bocznicę odbiera od licencjonowanego przewoźnika. na torach boczniczy upoważniony pracownik użytkownika boczniczy.

§ 59 Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt zdawczo-odbiorczy.

1. Przekazywanie wagonów gotowych do zabrania przez licencjonowanego przewoźnika próżnych i ładownych odbywa się na torze zdawczo-odbiorczym nr 133.
2. Ze strony użytkownika boczniczy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony licencjonowanego przewoźnika wagony przyjmuje ustawiacz drużyny manewrowej przewoźnika dokonującej obsługi boczniczy.
3. Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie wykazu R27 – „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania" sporządzonego przez przedstawiciela użytkownika boczniczy.
4. Sporządzone zawiadomienie R 27 wyznaczony pracownik użytkownika boczniczy doręcza wraz z dokumentami przewozowymi licencjonowanego przewoźnika.
5. Pracownik ten potwierdza odbiór zawiadomienia wpisując na wszystkich egzemplarzach R 27 datę i godzinę doręczenia i podpisując się.
6. Przyjmujący wagony ze strony licencjonowanego przewoźnika (ustawiacz) obowiązany jest dopilnować, aby wagony przekazywane przewoźnikowi były przygotowane w następujący sposób:
 - wagony próżne w należyłym stanie,
 - wagony ładowne prawidłowo załadowane,
 - nieaktualne napisy i nalepki usunięte przez pracowników użytkownika boczniczy,
 - części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
 - numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadaniem zawiadomieniem R 27.
7. Wszelkie usterki i nieprawidłowości powinny być odnotowane na wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia i podpisane przez obie strony, tj. zdającego i przyjmującego. Jeden egzemplarz pozostaje dla boczniczy, dwa zabiera pracownik licencjonowanego przewoźnika.

ROZDZIAŁ VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

§ 60 Przewóz towarów niebezpiecznych.

Użytkownik boczniczy „SERWISTAL – 2” nie otrzymuje ani nie nadaje towarów zaliczanych zgodnie z Regulaminem RID i Załącznikiem nr 2 do umowy SMGS do towarów niebezpiecznych.

ROZDZIAŁ IX

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

§ 61 Nadzór nad stanem technicznym.

1. Diagnostyka, utrzymanie i obchód toru nr 133, na długości pozostającej w zarządzie SERWISTAL Sp. z o.o., na boczniczy pod względem przydatności do eksploatacji należy do właściciela boczniczy „SERWISTAL – 2”
2. Do prac związanych z całościowym utrzymaniem boczniczy należącym do użytkownika boczniczy wchodzi:
 - konserwacja,
 - przeglądy bieżące,
 - remonty średnie,
 - remonty kapitalne nawierzchni i podtorza.
3. Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:
 - czyszczenie żłobków na przejazdach,
 - usuwanie śniegu i lodu z torów,
4. Do bieżącego utrzymania torów i urządzeń należy:
 - wymiana pojedynczych złącz,
 - usuwanie wybojów,
 - podnoszenie osiadłego toru,
 - odwodnienie toru,
 - odchwaszczenie,
 - wymiana podkładów,
 - utrzymanie przejazdów.

Ponadto do prac bieżącego utrzymania należy również konserwacja i naprawa sygnatu na kozłach oporowych.

Remonty średnie, jako kompleksowe powinny być wykonywane w takim zakresie, aby w ciągu 2-6 lat zależnie od typu: nawierzchni stalowej, rodzaju podsypki, obciążenia toru i rodzaju trakcji nie wymagały innych robót z wyjątkiem remontów bieżących.

Remonty kapitalne polegają na całkowitej wymianie części składowych nawierzchni lub niektórych jej elementów.

Przynajmniej raz w roku użytkownik boczniczy dokona badania (przez upoważnione osoby) stanu technicznego torów boczniczy zgodnie z Art. 62 Prawa Budowlanego.

5. Podczas wykonywania robót na boczniczy związanych z utrzymaniem torów i rozjazdów należy przestrzegać następujących postanowień:

- a) roboty mogą być wykonywane tylko przez upoważnionych i odpowiednio przygotowanych pracowników,
 - b) jeżeli roboty mają być wykonywane bez naruszenia ciągłości ruchu, zatrudnieni przy tych robotach pracownicy muszą być przepisowo zabezpieczeni w sposób określony przepisem wewnętrznym oraz nadzorowani przez specjalnego pracownika z odpowiednimi kwalifikacjami,
 - c) jeżeli roboty mają być wykonywane przy zamkniętym torze, odcinek toru lub tor objęty robotami powinien być osygnalizowany zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych tj. z obu stron miejsca robót powinna znajdować się tarcza zatrzymania "D1",
 - d) przed przystąpieniem do robót drogowych użytkownik boczniczy powiadamia PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie i licencjonowanego przewoźnika celem poinformowania drużyn manewrowych o zakresie wykonywanych prac, przewidywanym terminie ich zakończenia oraz o wynikających z tego tytułu obostrzeniach.
6. Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.

Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.

ROZDZIAŁ X

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

§ 62 Wymagania kwalifikacyjne pracowników transportu kolejowego.

Pracownicy związani z transportem kolejowym na boczniczy i wykonujący czynności bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego na stanowiskach:

- maszynisty,
- ustawiacza,
- manewrowego,
- toromistrza lub dróżnika obchodowego,

winni spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 roku 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).

ROZDZIAŁ XI

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

§ 63 Obowiązki pracowników transportu kolejowego.

Pracownicy użytkownika boczniczy związani z pracą transportu kolejowego boczniczy wykonujący czynności ładunkowe przy wagonach winni znać treść postanowień tego regulaminu, oraz zastosować się do postanowień związanych z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa podczas prowadzenia pracy manewrowej.

Pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego:

1. maszynista pojazdu spalinowego,
2. ustawiacz,
3. manewrowy,

winni zapoznać się dowodnie z treścią niniejszego regulaminu, oraz posiadać odnotowaną autoryzację dotyczącą boczniczy „**SERWISTAL – 2**”.

Toromistrz (dróżnik obchodowy) zatrudniony przez właściciela boczniczy „**SERWISTAL – 2**” wykonuje obowiązki w następującym zakresie:

- a) dokonuje obchodu torów i oględzin rozjazdów zgodnie i instrukcją utrzymania infrastruktury kolejowej,
- b) wykonuje konserwacje i przeglądy bieżące torów,
- c) smaruje części trące, dokręca śruby i wkręty, czyści żłobki przejazdów,
- d) utrzymuje na bieżąco tory i rozjazdy, nadzorując prace wykonywane przez podległych pracowników,
- e) odnotowuje wykonane czynności w stosownej dokumentacji.

ROZDZIAŁ XII

Postępowania w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym.

§ 64 Postępowanie w razie wypadku.

1. Przez wypadek kolejowy rozumie się zdarzenie polegające na zderzeniu, najechaniu, wykolejeniu lub starciu pojazdów kolejowych. Wypadkiem kolejowym jest także kolizja pojazdu kolejowego z pojazdem drogowym.
Incydent kolejowy - niezamierzone zdarzenie inne niż wypadek kolejowy, związane z ruchem pojazdu kolejowego i mające wpływ na bezpieczeństwo jego ruchu.
2. Do wypadków i wydarzeń wynikających z eksploatacji bocznic w szczególności zalicza się:
 - zderzenie taboru z taborem powodujące wykolejenie lub uszkodzenie taboru,
 - wykolejenie taboru, uszkodzenie taboru spowodowane starciem lub zderzeniem, pożar taboru,
 - wypadki na przejazdach i przejściach związane z ruchem taboru,
 - wszystkie wypadki z pracownikami bocznicy, licencjonowanego przewoźnika lub osobami postronnymi związane z ruchem taboru.
3. W razie zaistnienia wypadku lub wydarzenia na terenie bocznicy z:
 - pracownikami zarządcy infrastruktury lub przewoźnika,
 - pracownikami bocznicy „SERWISTAL” Sp. z o.o. w Ełku,
 - osobami postronnymi, taborem,
 - pojazdami kołowymi na przejazdach, przejściach i placach ładunkowych powstałego w związku z wykonywaniem pracy manewrowejnależy przerwać wykonywanie pracy manewrowej i niezwłocznie powiadomić kierownictwo użytkownika bocznicy „**SERWISTAL” Sp. z o.o. w Ełku**
4. Niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia użytkownik bocznicy jest obowiązany:
 - a) zorganizować pierwszą pomoc poszkodowanym w wypadku lub wydarzeniu,
 - b) zabezpieczyć miejsce wypadku, wydarzenia,
 - c) powiadomić:
 - dyżurnego ruchu stacji Ełk
 - dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie,
 - dyspozytora licencjonowanego przewoźnika.
5. Użytkownik bocznicy jest obowiązany pisemnie zawiadomić o wypadku właściwe dla miejsca wypadku następujące podmioty:
 - a) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
 - b) O zaistniałym wydarzeniu kolejowym na bocznicy użytkownik bocznicy jest zobowiązany poinformować terenowy Oddział UTK w Gdańsku na e-mail: utko5@utk.gov.pl, telefonicznie na telefon nr 58 6704620, przesyłając skan zawiadomienia o wypadku, treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej. Ponadto użytkownik bocznicy o wypadkach ciężkich z ludźmi powiadamia terenową jednostkę Policji, natomiast przy zaistnieniu wypadku śmiertelnego powiadamia Prokuratora Rejonowego oraz Państwową Inspekcję Pracy,
 - c) prokuraturę rejonową,
 - d) komendę Policji,
 - e) właściwego terenowo komenda miejskiej lub powiatowej Państwowej Straży Pożarnej oraz innych ustalonych adresatów.

6. W przypadku wypadku z ludźmi w pierwszej kolejności, jeżeli jest to konieczne należy powiadomić pogotowie ratunkowe, a następnie jednostki ratownicze.
7. Użytkownik boczniczy wydaje zarządzenia mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa, zarządza udzielanie pierwszej pomocy poszkodowanemu i zabezpieczenie śladów wypadku oraz zgłasza o wypadku Kierownictwu
8. Tryb postępowania i prace jakie należy wykonać po zaistnieniu wypadku zawiera Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r w sprawie poważnych wypadków , wypadków i incydentów kolejowych w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369)..
9. Apteczki pierwszej pomocy znajdują się w pomieszczeniu Kierownika boczniczy, powinna być wyposażona w niezbędne środki opatrunkowe
10. Zadaniem komisji kolejowej prowadzącej postępowanie w sprawach zdarzeń jest ustalenie: okoliczności zdarzenia, przyczyn zdarzenia, oraz wypracowanie wniosków zapobiegawczych.
11. Skład komisji kolejowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.
12. Przewodniczącym komisji kolejowej jest przedstawiciel użytkownika boczniczy.
13. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia komisji kolejowej nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia i zdrowia osób poszkodowanych w zdarzeniu lub mające na celu uniknięcie np. katastrofy ekologicznej.

Sprawy prowadzenia dochodzeń w związku ze zdarzeniem na boczniczy reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r w sprawie poważnych wypadków , wypadków i incydentów kolejowych w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369).

ROZDZIAŁ XIII

Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy infrastruktury kolejowej, z torami, którego bocznicą kolejową jest połączona oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę kolejową.

§ 65 Wykaz adresów i numerów telefonów do zarządcy PKP PLK S.A.

Dyspozytura PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie . . . (89) 677 22 14
Naczelnik PLK S.A. Sekcji Eksploatacji Ełk (87) 444 16 00
Dyżurny ruchu nastawni dysponującej stacją Ełk (87) 444 16 11

ROZDZIAŁ XIV

Postanowienia końcowe.

§ 66 Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin sporządzono w 6 jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- SERWISTAL Sp. z o.o. w Ełku cztery egzemplarze
- PKP PLK S.A. dwa egzemplarze

§ 67 Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

Regulamin zawiera 31 stron i 1 załącznik.

Regulamin powinien być utrzymywany na bieżąco w stanie aktualnym przez użytkownika bocznicy.

Wszelkie zmiany i poprawki do niniejszego regulaminu wymagają pisemnych uzgodnień z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Olsztynie i przekazane zainteresowanym pracownikom wg rozdzielnika określonego w paragrafie 66.

§ 68 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

Pracownicy:

- użytkownika bocznicy „SERWISTAL – 2”
- licencjonowanego przewoźnika,

muszą być przeszkoleni dowodnie ze znajomości postanowień niniejszego regulaminu.

**Plan Schematyczny
bocznicy kolejowej
„SERWISTAL – 2”**