

EXILA Sp. z o.o.
41-208 Sosnowiec
ul. Plażowa 64

REGULAMIN PRACY BOCZNICY
KOLEJOWEJ
EXILA - JEZOR

Sosnowiec, październik 2020 r.

EXILA Sp. z o.o., 41-208 Sosnowiec, ul. Plażowa 64

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ EXILA - JEZOR

Sporządził:

EXILA Sp. z o.o.
ul. Plażowa 64, 41-208 Sosnowiec
NIP: 6322016010
KRS: 0000650757, REGON: 366015765

UZGODNIENIA:

Infra SILESIA S.A.
Wydział Udostępniania Infrastruktury
Z-ca Dyrektora
mgr inż. Grzegorz Matyasik

Infra SILESIA S.A.
44-351 Żytnik, ul. Kłokocińska 51
tel. +48 32 739 48 10, fax wew. 29
NIP 6402873251, Regon 278249704

Zatwierdzam:
CZŁONEK ZARZĄDU


Mateusz Wąrzecha

Sosnowiec, październik 2020 r.

Spis postanowień znajdujących się w regulaminie

Nr działki	T y t u ł	Strona
I	Postanowienia ogólne	7
1	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	7
2	Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej	8
3	Zakres obowiązywania regulaminu	8
4	Użytkownik bocznic	8
5	Współużytkownicy bocznic	9
6	Przeznaczenie bocznic kolejowej	9
7	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych	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/ych bocznicę	10
II	Opis techniczny bocznic kolejowej	10
1	Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznic jest połączona	10
2	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	10
3	Lokalizacja punktu/ów zdawczo – odbiorczego/ych	10
4	Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od-do”), pojemność oraz ich pochylenia podłużne	11
5	Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów	16
6	Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania	19
7	Uzależnienie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic	19
8	Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych	19
9	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	20
10	Kolejowe obiekty inżynieryjne	21
11	Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	22
12	Oświetlenie bocznic kolejowej	24
13	Punkty ładunkowe	25

Nr działki	Tytuł	Strona
14	Urządzenia ładunkowe	25
15	Wagi wagonowe	26
16	Bramy kolejowe	26
17	Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki	26
18	Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli	26
19	Sygnaly, wskaźniki i tablice	27
20	Urządzenia i środki trakcyjne	28
21	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony oraz tabor kolejowy specjalny, urządzenia i środki jego utrzymania.	29
22	Środki łączności	30
III	Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznica kolejową, a torami zarządcy/ów infrastruktury z którymi bocznica kolejowa jest połączona, opracowane w oparciu o przepisy dotyczące tego zagadnienia obowiązujące u zarządcy infrastruktury	31
IV	Warunki techniczne obsługi bocznic kolejowej	33
1	Podstawianie wagonów na bocznice kolejową	33
2	Liczba obsług i czas ich wykonywania	33
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	34
7	Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z którym/i bocznica kolejowa jest połączona	34
V	Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej	34
1	Podział bocznic na rejony manewrowe	34
2	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic kolejowej	43
3	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	45
4	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym	45
5	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	46
6	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	46
7	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	46

Nr działki	Tytuł	Strona
8	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	47
9	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych	47
10	Przetaczanie taboru siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów	47
11	Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	47
12	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	48
13	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	48
VI	Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej	49
1	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	49
2	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	49
3	Czynności oraz zasady obsługi torów ładunkowych i naprawczych bocznic	50
4	Ważenie wagonów	59
5	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	59
6	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych i naprawczych	61
7	Bezpieczeństwo i higiena pracy	62
VII	Organizacja obsługi punktu/ów zdawczo – odbiorczego/ych	62
1	Przyjmowanie wagonów na punkcie/tach zdawczo – odbiorczego/ych	62
2	Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt/y zdawczo – odbiorczy/e	63
VIII	Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych	63
1	Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej	63
2	Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicach kolejowej	63
3	Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych	63
4	Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego	63

Nr działki	T y t u ł	Strona
IX	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	63
X	Wymagania kwalifikacyjne dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznic (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznic)	64
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)	66
XII	Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	69
XIII	Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z torami którego/ych bocznic jest połączona oraz przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ych bocznicę kolejową.	71
XIV	Postanowienia końcowe	72
1	Rozdzielnik regulaminu	72
2	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu	72
3	Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania	73
XV	Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu	74
Załączniki do regulaminu		
	Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu.	75
	Plan schematyczny bocznic kolejowej	

I. Postanowienia ogólne

1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

1.1. Regulamin pracy boczniczy kolejowej opracowany został na podstawie:

- Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015r. poz. 360 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz.369),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 720 z późn. zm.),
- Obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzonego przez jej użytkownika,
- przepisów wewnętrznych użytkownika boczniczy.

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

1.3. Regulamin pracy boczniczy kolejowej EXILA - Jęzor określa zasady i warunki wykonywania pracy i czynności związanych z funkcjonowaniem, eksploatacją konserwacją i naprawą lokomotyw oraz pojazdów kolejowych bez napędu.

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

2. Podstawa prawna eksploatacji bocznic kolejowej.

2.1 Użytkownik bocznic kolejowej posiada świadectwa dopuszczenia do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego:

Numer świadectwa	Wyrób	Data wydania
B/2001/0111-16/UTK-028	Nawierzchnia kolejowa z szyn typu S49 dla torów klasycznych na podkładach drewnianych z przytwierdzeniem pośrednim typu K	29.10.2003
B/2001/0114-15/UTK-029	Nawierzchnia kolejowa z szyn typu S49 dla torów klasycznych na zespołach podkładów podłączowych typu II/B z przytwierdzeniem klasycznym	29.10.2003
B/2005/1530/BK/0201	Nawierzchnia drogowa skrzyżowania torów kolejowych z drogą kołową w jednym poziomie z prefabrykowanych płyt żelbetowych typu CBP	20.09.2005
B/2005/1534/BK/0201	Rozjazd zwyczajny Rz typu S49-190-1:9	20.09.2005
U/2005/1701	Wykolejnice typu: Wk/S49 i Wk/S60	10.10.2005
U/2010/0219	Wykolejnica typu WKN-49 i WKN-60	20.05.2010
U/2001/0009	Zamek zwrotnicowy trzpieniowy typu EEZ-1	22.01.2001

2.2 Bocznic kolejowa eksploatowana jest na podstawie Świadectwa Bezpieczeństwa dla użytkownika bocznic kolejowej wydanego przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dla EXILA Sp. z o.o.

3. Zakres obowiązywania regulaminu

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

Postanowienia Regulaminu pracy bocznic kolejowej obowiązują:

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

4. Użytkownik bocznic kolejowej.

4.1 Właścicielem i użytkownikiem bocznic jest EXILA Sp. z o.o., z siedzibą w Sosnowcu przy ulicy Plażowej 64. NIP 632 201 60 10, KRS 0000650757.

4.2 Bocznic EXILA Sp. z o.o. o prześwicie toru 1435 mm.

4.3 Nazwa bocznicy: **EXILA - Jęzor**.

4.4 Adres bocznicy: 41-208 Sosnowiec ul. Plażowa.

5. **Współużytkownicy bocznicy kolejowej.**

Bocznica nie posiada współużytkowników.

6. **Przeznaczenia bocznicy kolejowej.**

6.1 Bocznica kolejowa EXILA - Jęzor przeznaczona jest do:

- odstawiania na tory odstawcze lokomotyw rezerwowych oraz lokomotyw na dni nieprodukcyjne,
- podstawiania, przestawiania i zabierania lokomotyw do czynności związanych z napiaszczaniem i obrządzaniem,
- odstawiania na postój pojazdów kolejowych przeznaczonych do naprawy i utrzymania infrastruktury,
- wstawiania z torów zdawczo - odbiorczych na halę lokomotyw spalinowych i elektrycznych przeznaczonych do naprawy i przeglądów,
- wykonywania napraw i przeglądów lokomotyw,
- zabierania lokomotyw z przeglądów lub napraw i wystawiania ich na tory zdawczo - odbiorcze,
- odstawiania na tory postojowe pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) rezerwowych przewoźników kolejowych oraz wagonów na dni nieprodukcyjne,
- wstawiania na tory warsztatowe pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) przeznaczonych do naprawy i przeglądów,
- wykonywania napraw i przeglądów wagonów,
- zabierania wagonów z przeglądów lub napraw i wystawiania ich na tory zdawczo - odbiorcze,
- zabierania wagonów rezerwowych z torów postojowych i wystawianie ich na tory zdawczo – odbiorcze.

7. **Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych.**

Na bocznicy stosowane są własne przepisy:

Lp.	Nazwa przepisu
1.	INSTRUKCJA O TECHNICIE PRACY MANEWROWEJ
2.	INSTRUKCJA O SYGNALIZACJI
3.	INSTRUKCJA UTRZYMANIA INFRASTRUKTURY NA BOCZNICACH KOLEJOWYCH
4.	INSTRUKCJA UTRZYMANIA URZĄDZEŃ STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM
5.	INSTRUKCJA OBSŁUGI URZĄDZEŃ STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

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

Na boczniczy EXILA - Jęzor nie stosuje się przepisów wewnętrznych pozyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej Infra SILESIA S.A. oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

II. Opis techniczny boczniczy kolejowej

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

Bocznicą EXILA - Jęzor, położona jest w Sosnowcu i odgałęzia się w stacji Jęzor Centralny rozjazdem krzyżowym podwójnym nr 14cd od toru stacyjnego nr 21 w km 0,220 linii kolejowej nr 203 Sosnowiec Jęzor SJr – Jęzor Centralny JCC zarządzanej przez Infra SILESIA S.A. z siedzibą w Rybniku.

2. **Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.**

2.1. Bocznicą nie posiada posterunków ruchu. Bocznicą EXILA - Jęzor łączy się z okręgiem nastawczym stacji Jęzor Centralny „JCA”, który podaje sygnały manewrowe na sygnalizatorach świetlnych zezwalające na wjazd na tory boczniczy oraz na wyjazd z torów boczniczy.

2.2. Granicą okręgu nastawczego nastawni „JCA” od strony boczniczy kolejowej EXILA - Jęzor są tarcze manewrowe:

- Tm 10 usytuowana przy torze nr 10P - 19mb przed stykiem przedglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 15,
- Tm 9 usytuowana przy torze nr 300b – 16mb przed ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 15,

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

Odległość punktu zdawczo – odbiorczego od zwrotnicy odgałęziającej bocznicę Jęzor - EXILA wynosi 586 m dla toru nr 300 oraz 857 m dla toru nr 161. W przypadku podstawiania taboru na bocznicę, dla którego nie wyznaczono toru do jego odstawienia, punktem zdawczo - odbiorczym jest tor bocznicowy nr 300 lub nr 161.

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

4.1. Wykaz torów bocznic

Nr toru	Przeznaczenie	Długość						Pojemność w osiach oblicz.
		ogólna			użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	6	7	8
10P	dojazdowy	S15	Ko	443	Tm10	Ko	424	84
300b	komunikacyjny	S15	S300	205	U15	Tm11	142	-
300a	komunikacyjny	S300	S308	347	U300	S306	178	-
300	objazdowy, zdawczo-odbiorczy	S308	S309	311	Tm14	U309	248	49
301	objazdowy	S307	Ko	483	U307	U309	292	58
301a	żeberko ochronne	S309	Ko	106	S309	Ko	96	19
302	postojowy	S306	Ko	372	U306	Ko	324	64
303	postojowy	S301	Ko	498	U303	Ko	382	76
304	postojowy	S305	Ko	343	U305	Ko	295	59
305	postojowy	S305	Ko	343	U305	Ko	295	59
306	postojowy	S302	Ko	473	U302	Ko	415	83
307	postojowy	S304	Ko	392	U304	Ko	334	66
308	postojowo-warsztatowy	S304	Ko	392	U304	Ko	334	66
351	komunikacyjny	S400	S351	492	U400	U351	396	-
351a	komunikacyjny	S351	S253	92	S351	Tm26	77	-
351b	postojowo-rozładunkowy	S253	Ko	744	Tm24	Ko	683	138
251	postojowy	S252	Ko	213	U251	Ko	108	21
253	postojowy-warsztatowy	S251	Ko	126	U251	Ko	90	18
255	postojowy	S252	Ko	265	U252	Ko	217	43
352	postojowo-warsztatowy	S353	Ko	799	Wk353	Ko	735	147
353	postojowy	S355	Ko	420	U355	Ko	362	72
354	postojowy	S353	Ko	419	U355	Ko	295	59
354a	komunikacyjny	S352	S353	132	U352	Tm20	69	-
355	postojowy	S356	Ko	458	U356	Ko	400	80
356	postojowy	S354	Ko	453	U356	Ko	348	69
356a	komunikacyjny	S352	S354	180	U352	Tm19	130	-
356b	komunikacyjny	S351	S352	120	-	-	-	-
357	postojowo-warsztatowy	S354	Ko	424	Wk354	Ko	353	70
160	komunikacyjny	S410	S415	191	U410 S413	U413 U415	26 22	-
161	postojowy (zdawczo-odbiorczy)	S407	S416	326	U407	p.drog.	157	31
162	postojowy	S404	S411	229	U407	U411	85	17
163	postojowy	S402	S413	301	U404	U411	138	27
166	postojowy	S405	Ko	208	Wk51	Ko	150	30
171	postojowy	S406	Ko	140	U406	Ko	92	18

Nr toru	Przeznaczenie	Długość						Pojemność w osiach oblicz.
		ogólna			użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	6	7	8
172	postojowy	S406	Ko	143	U406	Ko	65	19
173	komunikacyjny	S403	S422	161	Tm20	S422	98	-
173a	postojowy	S422	Ko	102	U422	Ko	60	12
174	postojowy	S422	Ko	109	U422	Ko	67	13
181	komunikacyjny	S412	S416	141	p.drog	U416	79	-
164	postojowy	S 410	WK 53	137	U 410	Wk 53	90	18
165	trakcyjny obrządowy (napiaszczanie)	S 400	Wk 52	405	U 409	p.drog.	120	24
164a	postojowo - kanałowy	Wk 53	S418	164	U 417	WK 54	20	4
164b	komunikacyjny	S 418	S420	165	-	-	-	-
165a	postojowo - kanałowy	Wk 53	S418	162	U 418	Wk 55	53	10
183	postojowo - kanałowy	S 420	Ko	272	U 419	Wk 56	175	35
184	postojowo - kanałowy	S 419	Ko	272	U 419	Wk 57	175	35
185	wyciągowy	S 420	Ko	102	S 420	Ko	90	18

Objaśnienia:

- U - ukres rozjazdu
- S - styk przediglicowy rozjazdu
- Wk - wykolejnica
- Tm - tarcza manewrowa
- Ko - koziół oporowy
- p.drog. - przejazd drogowy.

4.2. Tory boczniczy zbudowane są z szyn typu S49.

4.3. Granicę utrzymania torów pomiędzy stacją Jęzor Centralny Infra SILESIA S.A., a bocznicą EXILA - Jęzor stanowi koniec rozjazdu podwójnego krzyżowego nr 14cd w rejonie dysponującym JCA.

4.4. Pochylenia torów bocznic:

Numer Toru	Pochylenie	Kierunek	Wielkość [%o]	Długość [m]
1	2	3	4	5
10P	spadek	Ko - S15	0,70‰	443 mb
300b	wzniesienie	U15 - S300	0,10‰	205 mb
300a	spadek	S306 – U300	0,60‰	347 mb
300	spadek	S309 - S308	0,10‰	311 mb
301	spadek	S309 – S307	0,70‰	292 mb
301a	spadek	Ko – S309	0,10‰	106 mb
302	spadek	Ko – U306	0,25‰	324 mb
303	spadek	Ko – U303	0,9‰	382 mb
304	spadek	Ko – U305	0,16‰	295 mb
305	spadek	Ko – U305	0,16‰	295 mb
306	spadek	Ko – U302	0,13‰	415 mb
307	spadek	Ko – U304	0,10‰	334 mb
308	spadek	Ko – U304	0,18‰	334 mb
351	spadek	S400 – S351	0,12‰	492 mb
351a	spadek	S351 – S253	0,05‰	92 mb
351b	spadek	S253 - Ko	0,22‰	683 mb
251	wzniesienie	U251 - Ko	0,19‰	108 mb
253	spadek	U251 - Ko	0,12‰	90 mb
255	spadek wzniesienie	U252 – przejazd drogowy przejazd drogowy – Koziół oporowy	0,46‰ 0,46	91 mb 71 mb
352	poziom	S353 – Koziół oporowy	0,00‰	799 mb
353	poziom	S355 – Koziół oporowy	0,00‰	420 mb
354	poziom	S353 – Koziół oporowy	0,00‰	419 mb
354a	spadek	S353 – S352	0,40‰	132 mb
355	poziom	S356 – Koziół oporowy	0,00‰	458 mb
356	poziom	S354 – Koziół oporowy	0,00‰	453 mb
356a	spadek	S354 – S352	0,35‰	180 mb
356b	wzniesienie	S352 – S351	0,6‰	120mb

160	0,00‰ wzniesienie 0,00‰	S410-w kierunku przejazdu drogowego w kierunku przejazdu drogowego kierunek przejazd drogowy – S415	0,00‰ 3,10 ‰ 0,00‰	39,20 mb 48,26 mb 103,54 mb
161	0,00‰ wzniesienie	S407 – S415 S402-S407	0,00‰ 5,60 ‰	298,65 mb 85,69 mb
162	spadek 0,00‰ 0,00‰	S404 - w kier przejazdu drogowego do S411 S411-U417	5,60 ‰ 0,00‰ 0,00‰	40,79 mb 188 mb 168 mb
163	spadek 0,00‰	S402- w kierunku przejazdu drogowego do S413	5,6 ‰ 0,00‰	69,96 mb 233 mb
166	poziom	Wk51 – Koziół oporowy	0,00 ‰	150 mb
171	poziom	U406 – Koziół oporowy	0,00 ‰	80 mb
172	spadek	U406 – Koziół oporowy	0,31‰	65 mb
173	spadek	S403 – S422	0,19‰	98 mb
173a	spadek	U422 – Koziół oporowy	0,05‰	60 mb
174	wzniesienie	U422 – Koziół oporowy	0,07‰	67 mb
181	poziom wzniesienie	S412- w kierunku przejazdu drogowego -do S416	4,6 ‰ 0,00 ‰	98 mb 43,23 mb
164	poziom	od Rz 409 do Wk 53	0,00‰	196
165	poziom	od Rz 409 do Wk 52	0,00‰	196
164a	spadek	od Wk 53 do U 418	4,00‰	105
164b	wzniesienie	S 418 do S 420	1,28‰	165
165a	spadek	od Wk 52 do U 418	3,20‰	105
183	poziom	od Ko do Rz 419	0,00‰	255
184	poziom	od Ko do Rz 419	0,00‰	255
185	wzniesienie	od Rz 420 do Ko	4,00‰	100

Pochylenia miarodajne torów nr 164a, 165 a, 183 oraz 184 na długości od bram wjazdowych do końca kanałów.

Tory	Pochylenie	Kierunek	Wielkość[‰]	Długość [m]
1	2	3	4	5
164a	Miarodajne	-	0,0	27
165a	Miarodajne	-	0,0	27
183	Miarodajne	-	0,0	27
184	Miarodajne	-	0,0	27

4.5. Pojemność bocznic.

Maksymalna pojemność bocznicy (MP)	Ilość wagonów czteroosiowych (15m)
	573
Normalna pojemność bocznicy (NP = 0.6 MP)	343
na bocznicy może się znajdować równocześnie najwięcej pociągów	--

4.6. Obchód normalny torów bocznicy EXILA - Jęzor powinien wykonywać toromistrz lub wyznaczony pracownik z wymaganymi kwalifikacjami (np. toromistrz lub dróżnik obchodowy) minimum raz na miesiąc, zgodnie z zapisami Instrukcji utrzymania infrastruktury na bocznicach kolejowych.

4.7. Fakt dokonania obchodu torów winien być zarejestrowany w „Książce kontroli obchodu toru”.

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

5.1. Wykaz rozjazdów

Nr zwrotnicy	Rodzaj i typ rozjazdu	Zasadnicze położenie zwrotnicy	Sposób przestawiania r - ręczny, e – elektryczny, m - mechaniczny	Oświetlenie zwrotnicy	Czas dokonywania oględzin	Kto ma obowiązek			UWAGI
						Oględzin zewnętrznych rozjazdów	Utrzymania w czystości i porządku zwrotnic	Oświetlenie latami zwrotnicowych	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	zwyczajny prawy S49,1:9, 190	na tor nr 300b	e – dyż. ruchu JCA	oświetlenie zewnętrzne	jeden raz w miesiącu w godz. 6.00 - 10.00	toromistrz, droźnik obchodowy	pracownik posiadający kwalifikacje zwrotniczego, nastawniczego, dyżurnego ruchu lub toromistrz	oświetlenie zewnętrzne	--
300	zwyczajny lewy S49, 1:9,190	na tor nr 300a	r						uzależniona z Wk 300 kluczem
301	zwyczajny lewy S49, 1:9,190	na rozj. nr 302	r						--
302	zwyczajny lewy S49, 1:9,190	na rozj. nr 304	r						--
303	zwyczajny prawy S49,1:9, 190	na tor nr 303	r						--
304	zwyczajny lewy S49, 1:9,190	na tor nr 308	r						--
305	zwyczajny lewy S49, 1:9,190	na tor nr 304	r						--
306	zwyczajny lewy S49, 1:9,190	na rozj. nr 307	r						--
307	zwyczajny lewy S49, 1:9,190	na rozj. nr 308	r						--
308	zwyczajny lewy S49, 1:9,190	na rozj. nr 307	r						--
309	zwyczajny lewy S49, 1:9,190	na tor nr 301	r						--
400	zwyczajny prawy S49,1:9, 190	na tor nr 351	r						zamykany na zamek trzpieniowy- klucz u koordynatora ds. bocznicy
401	zwyczajny prawy S49,1:9, 190	na rozj. nr 402	r						--
402	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na rozj. nr 405	r						--
403	zwyczajny lewy S49, 1:9,190	na rozj. nr 406	r						zamykany na zamek trzpieniowy- klucz u koordynatora ds. bocznicy
404	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na tor nr 163	r						-
405	zwyczajny prawy S49, 1:9,190	na rozj. 409	r						uzależniona z Wk 51 kluczem
406	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor 171	r						zamykany na zamek trzpieniowy- klucz u koordynatora ds. bocznicy

407	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor nr 162	r	oświetlenie zewnętrzne	jeden raz w miesiącu w godz. 6.00 - 10.00	toromistrz, dróżnik obchodowy	pracownik posiadający kwalifikacje zwrotniczego, nastawniczego, dyżurnego ruchu lub toromistrz	oświetlenie zewnętrzne	-
409	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 165	r						-
410	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor 164	r						-
411	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na tor nr 163	r						-
413	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor nr 160	r						-
415	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor nr 161	r						-
417	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor nr 164a	r						-
418	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na rozj.417	r						-
419	zwyczajny prawy S49, 1:9, 190	na tor nr 183	r						-
420	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na tor nr 164b	r						--
422	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor nr 173a	r						--
253	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor nr 351b	r						uzależniona z Wk 251 kluczem
252	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na rozj.251	r						--
251	zwyczajny lewy S49, 1:9, 190	na tor nr 251	r						--
351	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na tor nr 351	r						zamykany na zamek trzępiowy- klucz u koordynatora ds. bocznic
352	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na tor nr 356a	r						--
353	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na rozj.355	r						uzależniona z Wk 353 kluczem
354	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na rozj.356	r						uzależniona z Wk 353 kluczem
355	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na tor nr 354	r						--
356	zwyczajny prawy S49,1:9,190	na tor nr 356	r						--

5.2. Oględziny rozjazdów powinien wykonywać toromistrz lub wyznaczony pracownik z wymaganymi kwalifikacjami (np. dróżnik obchodowy) minimum raz na miesiąc, zgodnie z zapisami Instrukcji utrzymania infrastruktury na bocznicach kolejowych.

5.3. Fakt przeprowadzenia oględzin rozjazdów toromistrz lub wyznaczony pracownik z wymaganymi kwalifikacjami (np. dróżnik obchodowy) winien odnotować w „Dzienniku oględzin rozjazdów”. Wzór „Dziennika oględzin rozjazdów” stanowi załącznik do w/w Instrukcji.

- 5.4. „Dziennik oględzin rozjazdów” i arkusze badań technicznych rozjazdów znajdują się w pomieszczeniu Koordynatora ds. bocznic. Konserwację rozjazdów wykonuje wyznaczony pracownik bocznic kolejowej. Przestrzeganie terminowości wykonywania zewnętrznych oględzin rozjazdów i ich konserwacji należy do obowiązków użytkownika bocznic kolejowej.
- 5.5. Komisyjne badania techniczne rozjazdów przeprowadza się raz w roku, wraz ze sprawdzeniem stanu technicznej sprawności przez osobę z uprawnieniami budowlanymi w specjalności „linie, stacje i węzły kolejowe” (lub uprawnieniami równoważnymi, zgodnie z postanowieniami art.62 ustawy z dnia 07.07.1994 r. – Prawo budowlane) przy udziale przedstawiciela użytkownika bocznic. Wyniki badań technicznych rozjazdów rejestruje się w dzienniku oględzin rozjazdów oraz w arkuszach badania technicznego rozjazdów.
- 5.6. Wszystkie rozjazdy i wykolejnice znajdujące się na terenie bocznic EXILA - Jęzor są obsługiwane ręcznie przez drużynę manewrową przewoźnika kolejowego.
- 5.7. Podczas podstawiania pojazdów kolejowych na tory postojowe, drużynę manewrową stanowi ustawiacz (oraz manewrowy / manewrowi w zależności od ilości podstawianych pojazdów) przewoźnika. Dla jazd lokomotyw luzem rozjazdy i wykolejnice obsługuje pracownik przewoźnika kolejowego posiadający uprawnienia kierownika pociągu lub ustawiacz, albo manewrowy na polecenie kierownika manewrów.
- 5.8. Wszystkie rozjazdy oświetlone są oświetleniem zewnętrznym, a wskaźniki zwrotnicowe na koziółkach zwrotnicowych są nieoświetlone (rozjazdy posiadają wskaźniki dzienne Wz). Wskaźniki na koziółkach zwrotnicowych pomalowane są farbą odblaskową (lub wykonane są z materiałów odblaskowych).
- 5.9. Przeciwwagi rozjazdów obsługiwanych przez drużynę manewrową oznakowane są na części białej dwoma równoległymi paskami koloru czerwonego.

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

Nr wykolejnicy	Położenie zasadnicze	Sposób przestawiania	Uwagi
1	2	3	4
Wk2	zdjęta z toru nr 300b	elektryczny	obsługuje dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA
Wk51	nałożona na tor nr 166	ręczny	zamykana na klucz uzależniona z rozj. nr 405 klucz u koordynatora ds. bocznicy
Wk52	nałożona na tor nr 165	ręczny	Klucze u koordynatora ds. bocznicy. Wykolejnice osłaniają tory na hali napraw przed nieuzgodnionym wjazdem taboru na dany tor halowy.
Wk53	nałożona na tor nr 164	ręczny	
Wk54	nałożona na tor nr 164a	ręczny	
Wk55	nałożona na tor nr 165a	ręczny	
Wk56	nałożona na tor nr 183	ręczny	
Wk57	nałożona na tor nr 184	ręczny	
Wk300	nałożona na tor nr 308	ręczny	zamykana na klucz uzależniona z rozj. nr 300 klucz u koordynatora ds. bocznicy
Wk251	nałożona na tor nr 251	ręczny	zamykana na klucz uzależniona z rozj. nr 253 klucz u koordynatora ds. bocznicy
Wk353	nałożona na tor nr 352	ręczny	zamykana na klucz uzależniona z rozj. nr 353 klucz u koordynatora ds. bocznicy
Wk354	nałożona na tor nr 357	ręczny	zamykana na klucz uzależniona z rozj. nr 354 klucz u koordynatora ds. bocznicy

7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

7.1 Rejon nastawczy nastawni „JCA” - zwrotnica rozjazdu nr 15 oraz wykolejnica nr Wk2 uzależniona jest w zorganizowanych przebiegach zgodnie z tablicą zależności nastawni dysponującej „JCA”.

7.2 Na bocznicy istnieją następujące uzależnienia kluczowe:

- wykolejnica Wk51 uzależniona z rozj. nr 405;
- wykolejnica Wk251 uzależniona z rozj. nr 253;
- wykolejnica Wk300 uzależniona z rozj. nr 300;
- wykolejnica Wk353 uzależniona z rozj. nr 353;
- wykolejnica Wk354 uzależniona z rozj. nr 354;

7.3 Pozostałe zwrotnice rozjazdów oraz wykolejnice nie są uzależnione.

8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

8.1 Do okręgu nastawczego nastawni „JCA” przyporządkowana jest zwrotnica rozjazdu nr 15 oraz wykolejnica nr Wk2.

8.2 Pozostałe rozjazdy nr: 300 – 309, 400 - 407, 409 - 413, 415 - 422, 251- 253, 351 – 356 oraz wykolejnice nr: Wk300, Wk51, Wk52, Wk53, Wk54, Wk55, Wk56, Wk57, Wk251, Wk353, Wk354 obsługuje drużyna manewrowa przewoźnika.

8.3 Klucze od zamków zwrotnicowych i wykolejnicowych znajdują się w pomieszczeniu Koordynatora ds. bocznic na tablicy kontrolnej kluczy czynnych i są wydawane w zależności od potrzeb obsłużenia właściwych torów kierownikowi manewrów za pokwitowaniem w założonym (opłombowanym) do tego celu dzienniku.

9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

9.1 Na bocznic rozjazdu nr: 300, 400, 403, 405, 406, 253, 351, 353, 354 posiadają zabudowane zamki trzpieniowe, a na torach: nr 308 – Wk300, nr 164 - Wk53, nr 164a - Wk54, nr 165 - Wk52, nr 165a - Wk55, nr 166 - Wk51, nr 183 - Wk56, nr 184 - Wk57, nr 251 – Wk251, nr 352 – Wk353, nr 357 – Wk354 posiadają zabudowane zamki wykolejnicowe.

9.2 Sygnalizatory manewrowe na bocznic

- Tm11 zabudowana przy torze nr 300b przed stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 300. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- Tm12 zabudowana pomiędzy ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 301, a stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 302. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- Tm13 zabudowana pomiędzy ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 301, a stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 303. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- Tm14 zabudowana przy torze nr 300 przed stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 308. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- Tm15 zabudowana przy torze nr 300 przed ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 309. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- Tm 16 zabudowana pomiędzy ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 400, a stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 401. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- Tm17 przed stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 401. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- Tm18 zabudowana przy torze nr 173 przed ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 403. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- Tm19 zabudowana przy torze nr 356a przed stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 354. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- Tm20 zabudowana przy torze nr 354a przed stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 353. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- Tm21 zabudowana przy torze nr 356b przed ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 351. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.

- Tm22 zabudowana pomiędzy ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 417, a stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 415. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
 - Tm23 zabudowana przy torze nr 351a przed stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 253. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
 - Tm24 zabudowana przy torze nr 351b przed ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 253. Nieruchoma kształtowa tarcza manewrowa.
- 9.3 Sygnały zezwalające na wjazd i wyjazd taboru kolejowego na i z torów bocznic na tory stacji Jęzor Centralny JCA podawane są na tarczach manewrowych świetlnych:
- Tm10 zabudowana przy torze nr 10P przed stykiem przediglicowym rozjazdu zwyczajnego nr 15. Wjazd taboru na tory bocznic następuje po ułożeniu przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej JCA drogi przebiegu z toru dojazdowego nr 10P w kierunku toru nr 300b i wyświetleniu sygnału Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na Tm10.
 - Tm9 zabudowana przy torze nr 300b przed ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 15 oraz przed wykolejnicą nr Wk2. Wyjazd z bocznic na tor dojazdowy poza Tm10 następuje po ułożeniu przez dyżurnego ruchu nastawni dysponującej JCA drogi przebiegu z toru nr 300b na tor dojazdowy nr 10P i wyświetleniu sygnału Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na Tm9. Po wjeździe składu manewrowego na tor dojazdowy nr 10P poza Tm 10 dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA układa drogę przebiegu w kierunku torów stacyjnych oraz wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na Tm 10 i następuje wyjazd taboru z bocznic w kierunku stacji i dalej zgodnie z wcześniejszym ustaleniem dokonany pomiędzy Koordynatorem ds. bocznic, a dyżurnym JCA w zakresie kierunku jazdy składu lub lokomotywy luzem po wyjeździe z bocznic.

10. Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Bocznic nie posiada kolejowych obiektów inżynieryjnych.

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

Przejazd znajduje się na		Kategoria przejazdu	Osygnalizowanie przejazdu od strony drogi	Do kogo należy obowiązek			Dodatkowe zalecenia
km	boczniczy			Podawania sygnałów na przejazd	Czyszczenia żłobków na przejeździe	Strzeżenia przejazdu	
1	2	3	4	5	6	7	8
0,564	tor nr 255	wew.	krzyże św. „Andrzeja” i znaki drogowe „Stop”	drużyna lokomotywy manewrowej	wyznaczony pracownik boczniczy	kierownik manewrów	--
0.952	tory nr 356b, 351, 160,161, 164,165.	przejazd wew. oraz służbowe przejście dla pieszych – labirynt	krzyże św. „Andrzeja” i znaki drogowe „Stop”	drużyna lokomotywy manewrowej	wyznaczony pracownik boczniczy	kierownik manewrów	--
1,656	tor nr 352	wew.	krzyże św. „Andrzeja” i znaki drogowe „Stop”	drużyna lokomotywy manewrowej	wyznaczony pracownik boczniczy	kierownik manewrów	--
1,823	tor nr 352	wew.	krzyże św. „Andrzeja” i znaki drogowe „Stop”	drużyna lokomotywy manewrowej	wyznaczony pracownik boczniczy	kierownik manewrów	--

11.1 W km 0,564 tor nr 255 krzyżuje się z drogą wewnątrzzakładową (dojazd do budynku administracyjno – biurowego oraz budynków magazynowych i placów składowych boczniczy) - znajduje się przejazd kolejowo-drogowy

o nawierzchni z płyt żelbetowych. Przejazd osygnalizowany jest od strony drogi znakami „STOP” oraz krzyżami Św. Andrzeja.

- 11.2 W km 0,952 toru nr 165, nr 164, nr 160, nr 161, nr 351, nr 356b krzyżują się z drogą wewnątrzakładową (dojazd do budynków administracyjnych i magazynowych oraz placów składowych bocznic) - znajduje się przejazd kolejowo-drogowy oraz służbowe przejście dla pieszych (dojście do budynków administracyjnych) o nawierzchni z płyt żelbetowych i podkładów. Przejazd osygnalizowany jest od strony drogi znakami „STOP” oraz krzyżami Św. Andrzeja.
- 11.3 W km 1,656 tor nr 352 krzyżuje się z drogą wewnątrzakładową (techniczną - dojazd do punktów napraw taboru zlokalizowanych wzdłuż toru warsztatowo-postojowego nr 352) - znajduje się przejazd kolejowo-drogowy o nawierzchni z płyt żelbetowych. Przejazd osygnalizowany jest od strony drogi znakami „STOP” oraz krzyżami Św. Andrzeja.
- 11.4 W km 1,823 tor nr 352 krzyżuje się z drogą wewnątrzakładową (techniczną - dojazd do punktów napraw taboru zlokalizowanych wzdłuż toru warsztatowo-postojowego nr 308) - znajduje się przejazd kolejowo-drogowy o nawierzchni z płyt żelbetowych. Przejazd osygnalizowany jest od strony drogi znakami „STOP” oraz krzyżami Św. Andrzeja.

12. Oświetlenie bocznic kolejowej.

Teren bocznic EXILA - Jęzor oświetlony jest oświetleniem zasilanym z rozdzielni NN umieszczonej na ścianie zachodniej Budynku administracyjnego bocznic EXILA - Jęzor. Sterowniki NN znajdują się w rozdzielni usytuowanej na parterze w zachodniej części budynku administracyjnego obok rozdzielni WN.

Utrzymanie wież oświetleniowych znajdujących się na terenie bocznic EXILA - Jęzor należy do użytkownika bocznic natomiast utrzymanie pozostałych wież oświetleniowych posadowionych na terenie stacji Jęzor Centralny należy do Działu Energetyki i Automatyki (PL-IAA) Infra SILESIA S.A..

Miejsce znajdowania się punktów świetlnych	Rodzaj oświetlenia	Ilość lamp	Wyłącznik <u>znajduje się.</u> Kto obsługuje	Oświetlenie zastępcze
1	2	3	4	5
Na międzytorzu torów nr 166 i 171 cztery podwójne punkty oświetleniowe	rtęciowe	2 lampy na każdym słupie oświetleniowym	Wyłącznik zmierzchowy – automatycznie	--
Przy torze nr 352 pomiędzy przejazdami kolejowo-drogowymi cztery podwójne punkty oświetleniowe	rtęciowe	2 lampy na każdym słupie oświetleniowym	Wyłącznik zmierzchowy – automatycznie	--
Przy torze nr 356a pomiędzy rozjazdami zwyczajnymi nr 352 i nr 354 pięć podwójnych punktów oświetleniowych	rtęciowe	2 lampy na każdym słupie oświetleniowym	Wyłącznik zmierzchowy – automatycznie	--
Przy torze nr 184 wieża oświetleniowa z dwudziestoma czterema punktami oświetleniowymi	rtęciowe	24 oprawy oświetleniowe	Wyłącznik zmierzchowy – automatycznie	--
Pomiędzy ul. Plażową, a torem nr 357 bocznic wieża oświetleniowa z siedemnastoma punktami oświetleniowymi	rtęciowe	17 oprawy oświetleniowe	Wyłącznik zmierzchowy – automatycznie	--

Miejsce znajdowania się punktów świetlnych	Rodzaj oświetlenia	Ilość lamp	Wyłącznik <u>znajduje się</u> Kto obsługuje	Oświetlenie zastępcze
1	2	3	4	5
Kanał 1	żarowe	9	Przy wejściu do kanału Pracownik warsztatu	-
Kanał 2	żarowe	9	Przy wejściu do kanału Pracownik warsztatu	-
Kanał 3	żarowe	9	Przy wejściu do kanału Pracownik warsztatu	-
Kanał 4	żarowe	9	Przy wejściu do kanału Pracownik warsztatu	-
Na konstrukcji estakady wzdłuż kanału 1	Jarzeniowe hermetyczne	6x2	Od strony wschodniej estakady Pracownik warsztatu	-
Na konstrukcji estakady wzdłuż kanału 1 i 2	Jarzeniowe hermetyczne	13 2	Od strony wschodniej estakady Pracownik warsztatu	-
Na konstrukcji estakady wzdłuż kanału 2 i 3	Jarzeniowe hermetyczne	13	Od strony wschodniej estakady Pracownik warsztatu	-
Na północnej ścianie hali	rtęciowe	5x1	Na tablicy rozdzielczej na ścianie wschodniej wewnątrz hali w ilości 4 sztuki Pracownik warsztatu	-
Na wschodniej ścianie hali	rtęciowe	1x1		-
Na południowej ścianie hali	rtęciowe	5x1		-
Na zachodniej stronie hali	rtęciowe	1x1		-
Na stropie nad kanałami 3 i 4	sodowe	3x1 3x1		-
Na filarach pomiędzy kanałami 2 i 3	rtęciowe sodowe	5x1 5x1		-
Przy torze nr 184 w odl. 85m od Wk 57	rtęciowe	Wieża oświetleniowa 24x1		Wyłącznik zmierzchowy – automatycznie
Po stronie wschodniej budynku Elektrowozowni	rtęciowe	Wieża oświetleniowa 24x1	Wyłącznik zmierzchowy – automatycznie	-
Wschodnia strona Hali Napraw	rtęciowe	1x1	Na tablicy rozdzielczej wewnątrz hali Pracownik warsztatu	-

12. Punkty ładunkowe.

Wzdłuż toru bocznego nr 351b na ogrodzonej jego części po prawej stronie patrząc od strony rozjazdu zwyczajnego nr 253 w kierunku kozła oporowego znajduje się utwardzony plac składowy służący do rozładunku i składowanie kruszyw oraz węgla.

14. Urządzenia ładunkowe.

- 14.1 Koparka przeładunkowa – Fuchs MHL 360 – 2 sztuki,
- 14.2 Koparka przeładunkowa – Fuchs MHL 340 – 2 sztuki,
- 14.3 Ładowarki kołowe – 7 sztuk.

15. Wagi wagonowe.

Bocznica nie posiada wag wagonowych.

16. Bramy kolejowe.

16.1 Bramy wjazdowe do hal naprawczych usytuowane na torach nr: 164 – 2 sztuki po wschodniej i zachodniej stronie hali, 165 – 2 sztuki po wschodniej i zachodniej stronie hali, 183 – jedna sztuka po stronie zachodniej hali, 184 – jedna sztuka po stronie zachodniej hali.

16.2 Bramy osygnalizowane są sygnałem Z1 „Stój”.

16.3 Bramy hali posiadają zabezpieczenia przed samoczynnym niekontrolowanym zamknięciem w czasie jazdy taboru.

16.4 Bramy wjazdowe na ogrodzoną część toru nr 351b, po jednej sztuce na wschodniej i zachodniej stronie ogrodzenia.

16.5 Bramy osygnalizowane są sygnałem Z1 „Stój”.

16.6 Bramy posiadają zabezpieczenia przed samoczynnym niekontrolowanym zamknięciem w czasie jazdy taboru.

16.7 Wymienione w pkt. 16.1 bramy obsługuje przeszkolony pracownik hali napraw na polecenie kierownika manewrów dokonującego obsługi torów naprawczych w hali.

17. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

17.1 Skrajnię budowli oraz wybrane parametry wolnej przestrzeni stosowane na bocznicy kolejowej regulują postanowienia *Polskiej Normy PN-69/K-02057* oraz przepisy UIC.

17.2 Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia budowli:

- 1) wysokość 4 850 mm,
- 2) szerokość 2 200 mm.

17.3 Na terenie bocznicy obowiązuje skrajnia taboru:

- 1) wysokość 4 280 mm,
- 2) szerokość 1 575 mm.

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

18.1 Po obu stronach toru nr 165 w km 0,105 w odległości 8 m od piasecznicy znajdują się tablice informacyjne o treści „Brak skrajni”, „Punkt napiaszczania lokomotyw”. Miejsca zawężonej skrajni pomalowane są w ukośne pasy czarno – żółte.

18.2 Odległość pomiędzy filarami konstrukcji piasecznicy wynosi 6195 mm, wysokość górnego podestu od główki szyny wynosi 5001 mm. Wysokość pomostów

bocznych służących do napiaszczania lokomotyw mierzona od główki szyny wynosi 3100 mm, odległość pomiędzy pomostami bocznymi wynosi 3370 mm, odległość każdego pomostu od osi toru nr 165 wynosi 1685 mm. Odległość budynku (suszarnia piasku) do osi toru nr 165 wynosi 1500 mm.

- 18.3 W budynku Hali Napraw przy torach nr 164a, 165a po obu stronach znajdują się estakady o długości równej długości kanałów służące do wykonywania prac przy lokomotywach z poziomu drzwi wejściowych do kabin oraz ułatwiające dostanie się na dach lokomotyw (np. przy wymianie odbieraków prądu w lokomotywach elektrycznych), przy w/w torach znajdują się tablice informujące o treści „Uwaga brak skrajni”, miejsca zawężonej skrajni pomalowane są w ukośne pasy czarno – żółte.
- 18.4 Odległość pomiędzy skrajnymi częściami konstrukcji estakad (podesty) na torze 164a wynosi 3250 mm, pomiędzy filarami estakad odległość wynosi 3950 mm. Odległość od osi toru 164a do konstrukcji estakad (podesty) wynosi 1625 mm i 1975 mm od osi toru 164a do filarów estakad.
- 18.5 Odległość pomiędzy skrajnymi częściami konstrukcji estakad na torze 165a wynosi 3230 mm. Odległość od osi toru 165a do filarów estakad wynosi 1615 mm.

19. Sygnały, wskaźniki i tablice.

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

Nazwa	Przy torze nr	Kto obsługuje
1	2	3
Tm10	10P	dyżurny ruchu JCA
Tm9	300b	dyżurny ruchu JCA
Tm11	300b	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm12	308 pomiędzy U301, a S302	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm13	303 pomiędzy U301, a S303	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm14	300	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm15	300	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm16	pomiędzy U400, a S401	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm17	przed S401	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm18	173	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm19	365a	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm20	354a	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm21	357b	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych

Tm22	pomiędzy U417, a S415	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm23	351a	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych
Tm24	351b	tarcza kształtowa nieruchoma wykonana z materiałów odblaskowych

19.2 Sygnalizacja nieobjęta tablicą zależności.

- 1) Tory zakończone kozłami oporowymi (nr 10P, nr 301a, nr 302, nr 303, nr 304, nr 305, nr 306, nr 307, nr 308, nr174, nr 173a, nr 171, nr 172, nr 166, nr 183, nr 184, nr 185, nr 251, nr 253, nr 255, nr 351b, nr 352, nr 353, nr 354, nr 355, nr 356, nr 357) osygnalizowane są sygnałami zamknięcia toru Z1 „Stój”. Sygnały zamknięcia toru w nocy nie są oświetlone. Tarcze zaporowe ustawione są po prawej stronie kozła oporowego (patrząc od początku w kierunku końca toru), na początku poduszki piaskowej. Wykonane są z materiałów odblaskowych – a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału.
- 2) W ukresach torów zabudowane są wskaźniki W17 (słupki ukresowe) koloru biało- czerwonego.
- 3) Wszystkie rozjazdy posiadają oświetlenie zewnętrzne, a wskaźniki na koziołkach zwrotnicowych są nieoświetlone (rozjazdy posiadają wskaźniki dzienne Wz). Wskaźniki na koziołkach zwrotnicowych pomalowane są farbą odblaskową (lub wykonane są z materiałów odblaskowych), a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnału.
- 4) Wykolejnice osygnalizowane są sygnałami zamknięcia toru Zwk (Z1wk „Stój, wykolejnica na torze” i Z2wk „Wykolejnica zdjęta z toru”) w postaci tarcz nieoświetlonych.
- 5) Bramy wjazdowe do hali napraw taboru osygnalizowane są sygnałami zatrzymania - sygnałem Z1 „Stój”.
- 6) Bramy wjazdowe na ogrodzoną część toru nr 351b osygnalizowane są sygnałami zatrzymania - sygnałem Z1 „Stój”.

20. Urządzenia i środki trakcyjne.

20.1 Przy torze nr 165 (wschodnim), przed przejazdem drogowym, znajduje się stanowisko napiaszczania lokomotyw elektrycznych i spalinowych oraz magazyn olejowy.

- 1) Tor nr 166 jest torem postojowym dla lokomotyw spalinowych i wagonów. Pobocze toru jest utwardzone i odgródzone siatką od strony toru nr 165.
- 2) Międzytorze torów 165 i 166 wyposażone jest w stanowiska podgrzewania lokomotyw spalinowych na napięcie 230/400V.

- 3) Międzytorze torów 183 i 184 wyposażone jest w stanowiska podgrzewania lokomotyw spalinowych na napięciu 230/400V.

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

21.1 Bocznicą kolejową nie posiada własnego taboru kolejowego. Po terenie bocznic kolejowej kursuje tabor przewoźników kolejowych.

21.2 Inne urządzenia.

Hala Napraw Lokomotyw:

- 1) Hala usytuowana jest w km 0,851 - 0,922 torów 164a, 165a, 183, 184 .
- 2) W Hali znajdują się 4 tory o przeznaczeniu technologicznym:
 - tor nr 164a - kanałowy do wykonywania przeglądów okresowych, napraw lokomotyw elektrycznych i spalinowych,
 - tor nr 165a - kanałowy do wykonywania przeglądów okresowych, napraw lokomotyw elektrycznych i spalinowych, pojazdów kolejowych do utrzymania infrastruktury oraz pojazdów kolejowych bez napędu
 - tor nr 183 - kanałowy do wykonywania przeglądów i napraw lokomotyw elektrycznych i spalinowych,
 - tor nr 184 - kanałowy do wykonywania przeglądów i napraw lokomotyw elektrycznych i spalinowych, pojazdów kolejowych do utrzymania infrastruktury oraz pojazdów kolejowych bez napędu.
- 3) W budynku hali napraw taboru zabudowane są następujące urządzenia:
 - przy torach nr 184 i 165a - podnośniki „Kutruffa” o udźwigu 4x25 ton dla podnoszenia lokomotyw celem ich naprawy,
 - nad torami nr 183 i 184 znajduje się suwnica o napędzie elektrycznym i udźwigu 6 ton obsługiwana przez suwnicowego z odpowiednimi uprawnieniami.
- 4) Pas gruntu wzdłuż torów nr: 308, 352 oraz 357 został utwardzony płytami betonowymi oraz wyposażony stanowiska energetyczne o napięciu 230/400V. Tory zostały przystosowane do wykonywania przeglądów i drobnych napraw taboru kolejowego bez napędu (wagonów). Ponadto przy torach nr 308 i nr 352 zabudowane zostały balustrady ochronne zabezpieczające przed przypadkowym wejściem pracowników wykonujących przeglądy lub naprawy wagonów w skrajnię lub na sąsiednie tory.
- 5) W km 1,656 tor nr 352 krzyżuje się z drogą wewnątrzzakładową (techniczną - dojazd do punktów napraw taboru zlokalizowanych wzdłuż toru warsztatowo-postojowego nr 352) - znajduje się przejazd kolejowo-drogowy o nawierzchni z płyt żelbetowych.

- 6) W km 1,823 tor nr 352 krzyżuje się z drogą wewnątrzzakładową (techniczną - dojazd do punktów napraw taboru zlokalizowanych wzdłuż toru warsztatowo-postojowego nr 308) - znajduje się przejazd kolejowo-drogowy o nawierzchni z płyt żelbetowych.

22. Środki łączności.

22.1 Bocznicą EXILA - Jęzor posiada łączność telefoniczną bezprzewodową. Łączność telefoniczna z bocznicą istnieje, za pomocą aparatu telefonicznego znajdującego się na boczniczy w pomieszczeniu Koordynatora ds. bocznic nr tel. 516 147 926.

22.2 Porozumiewanie się członków drużyny manewrowej oraz trakcyjnej opiera się zasadniczo o sygnały ręczne i dźwiękowe.

22.3 Wykaz ważniejszych numerów telefonicznych:

Nazwa	Siedziba (adres)	Nr telefonu
Użytkownik boczniczy	Sosnowiec, ul. Plażowa	503 751 026
Koordinator ds. boczniczy	Sosnowiec, ul. Plażowa	516 147 926
Dyspozytor Infra SILESIA S.A.	Sosnowiec, ul. Plażowa	32 788 92 80 667 651 559
Dyżurny ruchu JCA	Stacja Jęzor Centralny Sosnowiec, ul. Plażowa	32 788 93 81 781 859 563

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. Ruch taboru kolejowego między bocznicą stacyjną EXILA - Jęzor, a stacją Jęzor Centralny Infra SILESIA S.A. odbywa się na zasadach jazd manewrowych.
2. Czynności pracowników przy obsłudze bocznicy:

Dyżurny ruchu: powiadamia Koordynatora ds. bocznicy o mającej się odbyć obsłudze oraz uzgadnia z Kkoordynatorem ds. bocznicy wjazd i wyjazd na i z bocznicy do stacji. Obsługuje zwrotnice oraz wyświetla sygnały manewrowe na tarczach i semaforach manewrowych w swoim okręgu nastawczym. Obsługuje zwrotnice rozjazdu zwyczajnego nr 15 zabudowanego na bocznicy. Obsługuje Tm 10 zabudowaną przy torze dojazdowym nr 10P i Tm 9 zabudowaną przy torze komunikacyjnym nr 300b oraz obsługuje wykolejnicę Wk 2 zabudowaną również w torze komunikacyjnym nr 300b pomiędzy ukresem rozjazdu zwyczajnego nr 15, a Tm 9. Utrzymuje łączność radiową manewrową z ustawiaczem, maszynistą lokomotywy przewoźnika dokonującego obsługi bocznicy do czasu wjazdu manewrów na teren bocznicy EXILA - Jęzor tj. do zjazdu składu manewrowego z toru dojazdowego nr 10P i upewnieniu się że tor dojazdowy jest wolny (sprawdza stan licznika osi tj. czy licznik wyzerował się).

Koordynator ds. bocznicy: uzgadniania z dyżurnym ruchu nastawni dysponującej JCA każdorazowy wjazd i wyjazd na i z bocznicy EXILA - Jęzor. Koordynator ds. bocznicy przekazuje wszelkie informacje dotyczące kolejności i kierunków wyjazdów taboru kolejowego dyżurnemu ruchu nastawni dysponującej „JCA” stacji Jęzor Centralny. Pełni bezpośredni nadzór nad pracą manewrową wykonywaną na bocznicy.

Kierownik manewrów: kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków ustawiacza przewoźnika kolejowego odstawiającego pojazdy kolejowe na bocznice, kierownik manewrów odpowiada za zabezpieczenie przed zbiegnięciem pojazdów kolejowych po zakończeniu pracy manewrowej, osłania przejazdu kolejowo-drogowe oraz przejście na terenie bocznicy w trakcie wykonywania prac manewrowych. Usuwa zbędne płozy z torów po zaprzestaniu manewrów oraz odpowiada za składanie tych płóz w oznaczonym miejscu.

3. Wjazd taboru z torów stacyjnych na tory bocznicy.

Jazda z torów stacyjnych na tory bocznicy odbywa się na podstawie uzgodnień pomiędzy dyżurnym ruchu nastawni dysponującej JCA (stacji Jęzor Centralny), a Koordynatorem ds. bocznicy.

Po wjeździe składu manewrowego lub lokomotywy luzem z torów stacyjnych stacji Jęzor Centralny na tor dojazdowy do bocznicy EXILA - Jęzor, nr 10P, dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA układa drogę przebiegu w kierunku toru komunikacyjnego bocznicy nr 300b i wyświetla sygnał manewrowy Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na Tm 10. Ustawienie sygnału manewrowego zezwalającego na jazdę manewrową

na tarczy manewrowej Tm10 jest zezwoleniem dyżurnego ruchu na przejazd taboru przez rozjazd nr 15 w kierunku grupy torów nr 300 - 308. Przed wjazdem na tor nr 300b boczniczy „Jęzor” drużyna manewrowa lub maszynista przy niepilotowanych jazdach lokomotyw luzem musi upewnić się, czy została wstrzymana praca manewrowa na w/w torach boczniczy.

Po wjeździe na tor nr 300b boczniczy skład manewrowy lub lokomotywa luzem zatrzymuje się przed stałą Tm 12 posadowioną przed rozjazdem zwyczajnym nr 300, po czym ustawiacz (manewrowy na polecenie kierownika manewrów) przewoźnika układa drogę przebiegu na tor wcześniej uzgodniony z Koordynatorem ds. boczniczy. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, rozjazdu i wykolejnic Wk 300 (w przypadku wjazdu składu manewrowego lub lokomotywy luzem na tor nr 308 postojowo – warsztatowy) zostały ułożone prawidłowo ustawiacz przewoźnika sygnał Rm1 „Do mnie” i lokomotywa luzem lub skład manewrowy wjeżdża (lub jest spychany) na wcześniej ustalony tor boczniczy. W przypadku spychania składu manewrowego na pierwszym spychanym wagonie musi znajdować się ustawiacz, który obserwuje drogę przebiegu i w przypadku zauważenia nieprawidłowości zatrzymuje skład manewrowy.

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

4. Wyjazd lokomotyw z torów postojowych na tory stacyjne.

Wyjazd taboru z boczniczy następuje po wcześniejszym uzgodnieniu Koordynatora ds. boczniczy z dyżurnym ruchu „JCA”. Koordynator ds. boczniczy przekazuje wszelkie informacje dotyczące kolejności i kierunków wyjazdów taboru kolejowego dyżurnemu ruchu nastawni dysponującej „JCA” stacji Jęzor Centralny.

Wyjazdy taboru kolejowego z boczniczy EXILA - Jęzor mogą odbywać się w zależności od potrzeb w uzgodnionym kierunku. Polecenie wyjazdu taboru z torów boczniczy na tory stacyjne maszyniście przekazuje Koordynator ds. boczniczy.

Obsługa rozjazdów i wykolejnic znajdujących się w drodze przebiegu należy do ustawiacza (manewrowego na polecenie kierownika manewrów).

Ustawiacz (manewrowy) upewnia się, czy droga przebiegu, po której ma odbyć się jazda, jest wolna oraz czy nie zbliża się inny pojazd trakcyjny. Po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do jazdy, ustawiacz (manewrowy) ustawia drogę przebiegu z grupy torów nr 300 – 308 w kierunku Tm 9. Po ustawieniu drogi przebiegu ustawiacz (manewrowy) ponownie upewnia się, czy w rejon ustawionej drogi przebiegu nie zbliża się inny tabor, po czym podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie” i oczekuje na lokomotywę przed stykiem przediglicowym ostatniego rozjazdu ułożonej drogi przebiegu. Maszynista podaje sygnał Rp1 „Baczność”, po czym uruchamia lokomotywę

i podczas jazdy obserwuje ustawienie drogi przebiegu. W przypadku jazdy wagonami naprzód ustawiacz zajmuje miejsce na pierwszym wagonie spychanego składu po czym podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie” i skład manewrowy zostaje zepchnięty na tor nr 300b do Tm 9.

Po wyświetleniu przez dyżurnego ruchu nastawni JCA sygnału Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm 9 lokomotywa lub skład manewrowy wjeżdża (lub jest spychany) na tor nr 10P za tarczę Tm 10. W przypadku spychania składu manewrowego na pierwszym spychanym wagonie musi znajdować się ustawiacz, który obserwuje drogę przebiegu i w przypadku zauważenia nieprawidłowości zatrzymuje skład manewrowy. Po wjeździe (wepchnięciu) składu manewrowego lub lokomotywy luzem poza Tm 10 dyżurny ruchu układa drogę przebiegu zgodnie z ustalonym z Koordynatorem ds. bocznicy kierunkiem dalszej jazdy lokomotywy luzem lub składu manewrowego, wyświetla na Tm 10 sygnał manewrowy Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” i skład manewrowy lub lokomotywa luzem wyjeżdża (lub jest spychany) na właściwy tor stacji Jęzor Centralny.

W przypadku spychania składu na właściwy tor stacyjny na pierwszym spychanym wagonie znajduje się ustawiacz przewoźnika, który obserwuje drogę przebiegu i w przypadku zauważenia nieprawidłowości zatrzymuje skład.

IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

1. Podstawianie pojazdów kolejowych na bocznicę.

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

1.2 Zasadniczo na bocznicę odstawiane są pojazdy kolejowe przeznaczone:

- do naprawy,
- do wykonania zgodnych z dokumentacją utrzymaniową przeglądów,
- do czynności związanych z napiaszczaniem i obrządzaniem,
- na postój.
- do załadunku,
- do rozładunku.

1.3 W przypadku braku wyznaczonego toru do odstawienia taboru na bocznicę EXILA - Jęzor torami zdawczo - odbiorczymi są tory: nr 300 i nr 161.

2. Liczba obsług i czas ich wykonywania.

Bocznicą może być obsługiwana bez ograniczeń przez cały okres, w jakim czynna jest

stacja Jęzor Centralny dla czynności techniczno ruchowych.

3. Masa hamująca składów manewrowych.

Procent wymaganej masy hamującej wynosi: **6**.

4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 196 kN/oś.

5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Ograniczeń w kursowaniu pojazdów kolejowych po terenie bocznic nie ma. Lokomotywy elektryczne podstawiane na bocznicę dla wykonania przeglądów oraz napraw podstawiane są trakcją spalinową (odbieraki prądu - pantografy na lokomotywach muszą być opuszczone, a silniki trakcyjne odłączone odłącznikiem nożowym).

6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowego po torach bocznic kolejowej.

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

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

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

V. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznic kolejowej

1. Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe.

1.1 Bocznic EXILA - Jęzor podzielona jest pięć rejonów manewrowych.

- grupa torów od nr 300 – nr 308 tory objazdowe, postojowe oraz postojowo – warsztatowe stanowią jeden rejon manewrowy nr 1,
- grupa torów od nr 351, nr 351a – 357 postojowe oraz postojowo – warsztatowe stanowią jeden rejon manewrowy nr 2,
- tory postojowe od nr 160 - nr 174 stanowią jeden rejon manewrowy nr 3,
- tory hali napraw taboru stanowią jeden rejon manewrowy nr 4.
- tory postojowe od nr 251 do nr 255 wraz z torem nr 351b postojowym, rozładunkowo załadunkowym stanowią jeden rejon manewrowy nr 5,

1.2 Do rejonu manewrowego nr 1 należą tory nr: 300b, 300a, 300, 301, 301a, 302, 303,

304, 305, 306, 307, 308. Granica rejonu: przebiega następująco: od Tm9 wzdłuż toru nr 300b, wzdłuż toru nr 300a, przez ukres rozjazdu nr 308, następnie utwardzonym międzytorzem torów nr 300 i nr 352 do kozła oporowego na torze nr 301, wraca przez kozły oporowe na torach od nr 302 do nr 308, następnie biegnie utwardzonym międzytorzem torów nr 308 i nr 22 (tor stacyjny stacji Jęzor Centralny Infra SILESIA S.A.) wzdłuż toru nr 300b do Tm9 przy torze nr 300b.

- 1.3 Do rejonu manewrowego nr 2 należą tory nr: 351, 351a, 356b, 356a, 357, 356, 355, 354, 354a, 353, 352. Granica rejonu: przebiega następująco: od styku przediglicowego rozjazdu zwyczajnego nr 400 wzdłuż toru nr 351, międzytorzem torów nr 351 i nr 161, wzdłuż toru nr 351a do Tm23, następnie wzdłuż torów: nr 351a, 356b, 356a i dalej wzdłuż toru nr 357 do kozła oporowego na tym torze, wraca przez kozły oporowe na torach od nr 356 do 352, następnie wraca i biegnie utwardzonym międzytorzem torów nr 352 i nr 300 do styku przediglicowego rozjazdu zwyczajnego nr 400.
- 1.4 Do rejonu manewrowego nr 3 należą tory nr: 160, 161, 162, 163, 166, 171, 172, 173, 173a, 174. Granica rejonu przebiega następująco: od kozła oporowego na torze nr 174, poboczem torów nr 174 i nr 173 do Tm17 i Tm16, następnie wzdłuż rozjazdów zwyczajnych nr: 402, 404, 407 i dalej międzytorzem torów nr 351 i nr 161 do stałej tarczy manewrowej Tm22, wraca międzytorzem toru nr 161 i halą, przez ukresy rozjazdów nr 410 i nr 409, wraca międzytorzem torów nr 165 i nr 166 do kozła oporowego na torze nr 166 i dalej przez kozły oporowe na torach nr: 171, 172, 173a do kozła oporowego na torze nr 174.
- 1.5 Do rejonu manewrowego nr 4 należą tory nr: 164, 164a, 164b, 165, 165a, 183, 184, 185. Granica rejonu przebiega następująco: od ukresu rozjazdu nr 409 przez ukres rozjazdu 410, międzytorzem torów 164 i 160, pomiędzy północną ścisną budynku hali napraw, a rozjazdami nr 415 i 416 przez ukres rozjazdu nr 417 wzdłuż toru nr 164b i nr 185 do kozła oporowego toru nr 185, następnie wraca południową stroną torów 185, 184, 165 do ukresu rozjazdu nr 409.
- 1.6 Do rejonu manewrowego nr 5 należą tory nr: 251, 253, 255, 351b. Granica rejonu przebiega następująco: od Tm23 wzdłuż rozjazdów zwyczajnych nr 253 i nr 252 i dalej wzdłuż toru nr 255 do kozła oporowego na torze nr 255 następnie przez kozły oporowe na torach nr 253 i nr 251, wzdłuż północnej strony toru nr 351b do kozła oporowego na tym torze, a następnie wraca południową stroną toru nr 351b do Tm 23.

1.7 Rejon manewrowy nr 1.

- 1) Oznaczenie granic rejonu manewrowego: rejon na planie schematycznym został oznaczony linią ciągłą linią koloru niebieskiego.
- 2) Nastawnie i posterunki obsługujące rejon: bezpośredni nadzór nad pracą manewrową wykonywaną w rejonie manewrowym nr 1 sprawuje Koordynator ds. bocznic. Kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej

należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego odstawiającego lub zabierającego pojazdy kolejowe na i z bocznic.

- 3) Pojazdów kolejowych zasadniczo nie wolno odstawić na postój na tory nr 300, nr 301 (tory objazdowe) oraz na tor nr 301a. Dozwolone jest odstawienie pojazdów kolejowych na w/w torach wyłącznie po uzyskaniu zgody Koordynatora ds. bocznic. Zabronione jest pozostawianie wagonów lub lokomotyw luzem w ukresach i na rozjazdach.
- 4) Zabrania się odrzucania pojazdów kolejowych w całym rejonie manewrowym.
- 5) Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 15 wagonów ze względu na występujące pochylenia torów.
- 6) Kto i w jaki sposób zarządza manewry: zarządza każdorazowo Koordynator ds. bocznic.
- 7) Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową prowadzi Koordynator ds. bocznic, kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego) przewoźnika kolejowego odstawiającego pojazdy kolejowe na bocznicę.
- 8) Sposób porozumiewania się w czasie manewrów (rodzaje łączności, itp.): sygnały ręczne i dźwiękowe. Przy jeździe lokomotywy lub składu manewrowego z rejonu manewrowego nr 1 do rejonów manewrowych nr 2, nr 3, nr 4, nr 5 lub odwrotnie każdorazowy wjazd lub wyjazd może się odbyć po uprzednim uzgodnieniu jazd manewrowych z Koordynatorem ds. bocznic oraz pomiędzy kierującym manewrami w danym rejonie manewrowym.
- 9) Kto zabezpiecza tabor przed zbiegnięciem: kierownik manewrów odstawiający pojazdy osobiście.
- 10) Pojazdy kolejowe odstawione na postój ustawiacz (manewrowy) zabezpiecza poprzez sprzęgnięcie wszystkich pojazdów znajdujących się w grupie oraz zahamowanie hamulcem ręcznym jednego skrajnego pojazdu, gdy grupa taboru nie przekracza 10 pojazdów oraz dwóch skrajnych pojazdów od strony spadku, gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów. Jeśli brak hamulców ręcznych - należy wyłożyć płozy pod skrajne koła taboru od strony spadku.
- 11) Płozy hamulcowe potrzebne do wykonania pracy manewrowej w ilości 18 sztuk (są to płozy hamulcowe przeznaczone do szyn typu S49 koloru czerwonego z namalowanym numerem rejonu manewrowego), znajdują się na stojakach płozowych rozmieszczonych następująco:
 - na międzytorzu torów nr 300 i nr 301 w rejonie ukresu rozjazdu nr 307 w ilości 4 sztuki,

- na międzytorzu torów nr 302 i nr 303 w rejonie ukresu rozjazdu nr 306 w ilości 4 sztuki,
- na międzytorzu torów nr 304 i nr 305 w rejonie ukresu rozjazdu nr 305 w ilości 4 sztuki,
- na międzytorzu torów nr 306 i nr 307 w rejonie ukresu rozjazdu nr 302 w ilości 4 sztuki,
- na międzytorzu torów nr 307 i nr 308 w rejonie ukresu rozjazdu nr 304 w ilości 2 sztuki,

Za stan techniczny oraz właściwą ilość płóz hamulcowych w rejonie manewrowym nr 1 odpowiedzialny jest Koordynator ds. bocznicy.

- 12) Usuwanie płóz z torów po zaprzestaniu manewrów oraz składanie tych płóz w oznaczonym miejscu (stojaki płozowe wyżej wymienione), należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego) przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznicy EXILA - Jęzor.
- 13) Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w pomieszczeniu przeznaczonym do składowania płóz wyznaczonym przez użytkownika bocznicy.
- 14) Inne postanowienia miejscowe.

1.8 Rejon manewrowy nr 2.

- 1) Oznaczenie granic rejonu manewrowego: rejon na planie schematycznym został oznaczony linią ciągłą linią koloru zielonego.
- 2) Nastawnie i posterunki obsługujące rejon: bezpośredni nadzór nad pracą manewrową wykonywaną w rejonie manewrowym nr 2 sprawuje Koordynator ds. bocznicy. Kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego odstawiającego lub zabierającego pojazdy kolejowe na i z bocznicy.
- 3) Pojazdów kolejowych nie wolno odstawiać na postój na tory nr 351, nr 351a, 356b, 356a, 364a. Zabronione jest pozostawianie wagonów lub lokomotyw luzem na przejazdach kolejowo-drogowych w km 0.952, w km 1.656 oraz w km 1.823, jak również w ukresach i na rozjazdach.
- 4) Zabrania się odrzucania pojazdów kolejowych w całym rejonie manewrowym.
- 5) Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 15 wagonów ze względu na występujące pochylenia torów.
- 6) Kto i w jaki sposób zarządza manewry: zarządza każdorazowo Koordynator ds. bocznicy.

- 7) Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową prowadzi Koordynator ds. bocznic, kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego) przewoźnika kolejowego odstawiającego pojazdy kolejowe na bocznicę.
 - 8) Sposób porozumiewania się w czasie manewrów (rodzaje łączności, itp.): sygnały ręczne i dźwiękowe. Przy jeździe lokomotywy lub składów manewrowych z rejonu manewrowego nr 2 do rejonów manewrowych nr 1, nr 3, nr 4, nr 5 lub odwrotnie każdorazowy wjazd i wyjazd może się odbyć po uprzednim uzgodnieniu jazd manewrowych z Koordynatorem ds. bocznic oraz pomiędzy kierującym manewrami w danym rejonie manewrowym.
 - 9) Kto zabezpiecza tabor przed zbiegnięciem: kierownik manewrów odstawiający pojazdy osobiście.
 - 10) Pojazdy kolejowe odstawione na postój ustawiacz (manewrowy) zabezpiecza poprzez sprzęgnięcie wszystkich pojazdów znajdujących się w grupie oraz zahamowanie hamulcem ręcznym jednego skrajnego pojazdu, gdy grupa taboru nie przekracza 10 pojazdów oraz dwóch skrajnych pojazdów od strony spadku, gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów. Jeśli brak hamulców ręcznych - należy wyłożyć płozy pod skrajne koła taboru od strony spadku.
 - 11) Płozy hamulcowe potrzebne do wykonania pracy manewrowej w ilości 12 sztuk (są to płozy hamulcowe przeznaczone do szyn typu S49 koloru czerwonego z namalowanym numerem rejonu manewrowego), znajdują się na stojakach płozowych rozmieszczonych następująco:
 - na międzytorzu torów nr 351 i nr 352 w odległości 30mb od ukresu rozjazdu nr 353 w ilości 2 sztuki,
 - na międzytorzu torów nr 353 i nr 354 w rejonie ukresu rozjazdu nr 355 w ilości 4 sztuki,
 - na międzytorzu torów nr 355 i nr 356 w rejonie ukresu rozjazdu nr 356 w ilości 4 sztuki,
 - na międzytorzu torów nr 356 i nr 357 w odległości 30mb od ukresu rozjazdu nr 354 w ilości 2 sztuki,
- Za stan techniczny oraz właściwą ilość płozów hamulcowych w rejonie manewrowym nr 2 odpowiedzialny jest Koordynator ds. bocznic.
- 12) Usuwanie płóz z torów po zaprzestaniu manewrów oraz składanie tych płóz w oznaczonym miejscu (stojaki płozowe wyżej wymienione), należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego) przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznic EXILA - Jęzor.
 - 13) Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w pomieszczeniu

przeznaczonym do składowania póż wyznaczonym przez użytkownika boczniczy.

14) Inne postanowienia miejscowe:

W czasie manewrów ustawiacz (manewrowy) przewoźnika kolejowego dokonuje osłony przejazdów i przejścia dla pieszych usytuowanych w rejonie manewrowym nr 2.

1.8 Rejon manewrowy nr 3.

- 1) Oznaczenie granic rejonu manewrowego: rejon na planie schematycznym został oznaczony linią ciągłą linią koloru pomarańczowego.
- 2) Nastawnie i posterunki obsługujące rejon: bezpośredni nadzór nad pracą manewrową wykonywaną w rejonie manewrowym nr 3 sprawuje Koordynator ds. boczniczy. Kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego odstawiającego lub zabierającego pojazdy kolejowe na i z boczniczy.
- 3) Pojazdów kolejowych nie wolno odstawiać na postój na tor nr 160. Zabronione jest pozostawianie wagonów lub lokomotyw luzem na przejeździe w km 0.952, jak również w ukresach i na rozjazdach.
- 4) Zabrania się odrzucania pojazdów kolejowych w całym rejonie manewrowym.
- 5) Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 10 wagonów ze względu na występujące pochylenia torów.
- 6) Kto i w jaki sposób zarządza manewry: zarządza każdorazowo Koordynator ds. boczniczy.
- 7) Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową prowadzi Koordynator ds. boczniczy, kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego) przewoźnika kolejowego odstawiającego pojazdy kolejowe na bocznicę.
- 8) Sposób porozumiewania się w czasie manewrów (rodzaje łączności, itp.): sygnały ręczne i dźwiękowe. Przy jeździe lokomotywy, składów manewrowych z rejonu manewrowego nr 3 do rejonów manewrowych nr 1, nr 2, nr 4, nr 5 lub odwrotnie każdorazowy wjazd lub wyjazd może się odbyć po uprzednim uzgodnieniu jazd manewrowych z Koordynatorem ds. boczniczy oraz pomiędzy kierującym manewrami w danym rejonie manewrowym.
- 9) Kto zabezpiecza tabor przed zbiegnięciem: kierownik manewrów odstawiający pojazdy osobiście.
- 10) Pojazdy kolejowe odstawione na postój ustawiacz (manewrowy) zabezpiecza

poprzez sprzęgnięcie wszystkich pojazdów znajdujących się w grupie oraz zahamowanie hamulcem ręcznym jednego skrajnego pojazdu, gdy grupa taboru nie przekracza 10 pojazdów oraz dwóch skrajnych pojazdów od strony spadku, gdy grupa połączzonego taboru przekracza 10 pojazdów. Jeśli brak hamulców ręcznych - należy wyłożyć płozy pod skrajne koła taboru od strony spadku.

- 11) Płozy hamulcowe potrzebne do wykonania pracy manewrowej w ilości 4 sztuk (są to płozy hamulcowe przeznaczone do szyn typu S49 koloru czerwonego z namalowanym numerem rejonu manewrowego), znajdują się na międzytorzu torów nr 161 i 162 w rejonie ukresu rozjazdu nr 407 oraz w połowie toru nr 166 - 4 sztuki. Za stan techniczny oraz właściwą ilość płozów hamulcowych w rejonie manewrowym nr 3 odpowiedzialny jest Koordynator ds. bocznicy.
- 12) Usuwanie płóz z torów po zaprzestaniu manewrów oraz składanie tych płóz w oznaczonym miejscu (stojaki na międzytorzu torów nr 161i 162 oraz w połowie toru nr 166), należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego) przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznicy EXILA - Jęzor.
- 13) Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w pomieszczeniu przeznaczonym do składowania płóz wyznaczonym przez użytkownika bocznicy.
- 14) Inne postanowienia miejscowe:
W czasie manewrów ustawiacz (manewrowy) przewoźnika kolejowego dokonuje osłony przejazdu i przejścia dla pieszych usytuowanego w rejonie manewrowym. Podczas przetaczania lokomotyw przeznaczonych do napiaszczania na tor nr 165 lokomotywą manewrową należy zachować następujące środki ostrożności: W lokomotywie wstawianej do napiaszczania muszą być odłączone silniki trakcyjne.

1.9 Rejon manewrowy nr 4.

- 1) Oznaczenie granic rejonu manewrowego: rejon na planie schematycznym został oznaczony ciągłą linią koloru różowego.
- 2) Nastawnie i posterunki obsługujące rejon: JCA.
- 3) Pojazdów kolejowych nie wolno odstawiać na postój na tory: nr 164 w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego oraz na tory nr 165 i nr 164b.
- 4) Zabrania się odrzucania pojazdów kolejowych w rejonie całej bocznicy.
- 5) Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 10 wagonów ze względu na występujące pochylenia torów.
- 6) Kto i w jaki sposób zarządza manewry: zarządza każdorazowo Koordynator ds. bocznicy.

- 7) Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową prowadzi Koordynator ds. bocznic, który zarządza podstawienie lub zabranie lokomotyw ze stanowisk przeglądowo-naprawczych. Kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego) przewoźnika kolejowego odstawiającego pojazdy kolejowe na bocznicę.
- 8) Sposób porozumiewania się w czasie manewrów (rodzaje łączności, itp.): sygnały ręczne i dźwiękowe. Przy jeździe lokomotywy, składów manewrowych z rejonu manewrowego nr 4 do rejonów manewrowych nr 1, nr 2, nr 3, nr 5 lub odwrotnie każdorazowy wjazd lub wyjazd może się odbyć po uprzednim uzgodnieniu jazd manewrowych z Koordynatorem ds. bocznic oraz pomiędzy kierującym manewrami w danym rejonie manewrowym.
- 9) Pojazdy kolejowe odstawione na postój ustawiacz (manewrowy) zabezpiecza poprzez sprzęgnięcie wszystkich pojazdów znajdujących się w grupie oraz zahamowanie hamulcem ręcznym jednego skrajnego pojazdu, gdy grupa taboru nie przekracza 10 pojazdów oraz dwóch skrajnych pojazdów od strony spadku, gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów. Jeśli brak hamulców ręcznych - należy wyłożyć płozy pod skrajne koła taboru od strony spadku.
- 10) Płozy hamulcowe potrzebne do wykonania pracy manewrowej znajdują się:
 - Przy kanale naprawczym nr 1 (tor 164a) 2 płozy,
 - Przy kanale naprawczym nr 2 (tor 165a) 2 płozy,
 - Przy kanale naprawczym nr 3 (tor 183) 2 płozy,
 - Przy kanale naprawczym nr 4 (tor 184) 2 płozy.

Ponadto na torach kanałowych nr 183, nr 184 na wysokości początków kanałów od strony wschodniej hali nałożone są na tory na stałe i zabezpieczone sworzniem kliny zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem. Za stan techniczny oraz właściwą ilość płozów hamulcowych w rejonie manewrowym nr 4 odpowiedzialny jest Koordynator ds. bocznic.
- 11) Usuwanie płóz z torów po zaprzestaniu manewrów oraz składanie tych płóz w oznaczonym miejscu, należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego) przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznic EXILA - Jęzor.
- 12) Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w pomieszczeniu przeznaczonym do składowania płóz wyznaczonym przez użytkownika bocznic.
- 13) Przed każdą jazdą manewrową ustawiacz (manewrowy) zobowiązany jest sprawdzić stan niezajętości torów i rozjazdów na gruncie w rejonie hali napraw, oraz upewnić się czy po sąsiednich torach nie odbywa się żadna jazda manewrowa.

- 14) Za bezpieczeństwo i prawidłowość wykonywania manewrów związanych z podstawianiem i zabieraniem lokomotyw na stanowiskach naprawczych odpowiedzialny jest Koordynator ds. bocznicy.
- 15) Inne postanowienia miejscowe:
W czasie manewrów ustawiacz (manewrowy) dokonuje osłony przejazdu i przejścia dla pieszych usytuowanego w rejonie manewrowym.

1.10 Rejon manewrowy nr 5.

- 1) Oznaczenie granic rejonu manewrowego: rejon na planie schematycznym został oznaczony linią ciągłą linią koloru fioletowego.
- 2) Nastawnie i posterunki obsługujące rejon: bezpośredni nadzór nad pracą manewrową wykonywaną w rejonie manewrowym nr 2 sprawuje Koordynator ds. bocznicy. Kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego odstawiającego lub zabierającego pojazdy kolejowe na i z bocznicy.
- 3) Pojazdów kolejowych nie wolno odstawić na postój na tory: -----
Zabronione jest pozostawianie wagonów lub lokomotyw luzem na przejeździe kolejowo-drogowym w km 0.564, jak również w ukresach i na rozjazdach.
- 4) Zabrania się odrzucania pojazdów kolejowych w całym rejonie manewrowym.
- 5) Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 12 wagonów ze względu na występujące na bocznicy pochylenia torów.
- 6) Kto i w jaki sposób zarządza manewry: zarządza każdorazowo Koordynator ds. bocznicy.
- 7) Bezpośredni nadzór nad pracą manewrową prowadzi Koordynator ds. bocznicy, kierowanie i wykonywanie pracy manewrowej należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego) przewoźnika kolejowego odstawiającego pojazdy kolejowe na bocznicę.
- 8) Sposób porozumiewania się w czasie manewrów (rodzaje łączności, itp.): sygnały ręczne i dźwiękowe. Przy jeździe lokomotywy luzem lub składów manewrowych z rejonu manewrowego nr 5 do rejonów manewrowych nr 1, nr 2, nr 3, nr 4 lub odwrotnie każdorazowy wjazd i wyjazd może się odbyć po uprzednim uzgodnieniu jazd manewrowych z Koordynatorem ds. bocznicy oraz pomiędzy kierującym manewrami w danym rejonie manewrowym.
- 9) Kto zabezpiecza tabor przed zbiegnięciem: kierownik manewrów odstawiający pojazdy osobiście.

- 10) Pojazdy kolejowe odstawione na postój ustawiacz (manewrowy) zabezpiecza poprzez sprzęgnięcie wszystkich pojazdów znajdujących się w grupie oraz zahamowanie hamulcem ręcznym jednego skrajnego pojazdu, gdy grupa taboru nie przekracza 10 pojazdów oraz dwóch skrajnych pojazdów od strony spadku, gdy grupa połączonego taboru przekracza 10 pojazdów. Jeśli brak hamulców ręcznych - należy wyłożyć płozy pod skrajne koła taboru od strony spadku.
- 11) Płozy hamulcowe potrzebne do wykonania pracy manewrowej w ilości 8 sztuk (są to płozy hamulcowe przeznaczone do szyn typu S49 koloru czerwonego z namalowanym numerem rejonu manewrowego), znajdują się na stojakach płozowych rozmieszczonych następująco:
 - na międzytorzu torów nr 251 i nr 3 w rejonie ukresu rozjazdu nr 253 w ilości 4 sztuki,
 - na międzytorzu torów nr 253 i nr 255 w odległości 30mb od ukresu rozjazdu nr 252 w ilości 4 sztuki,

Za stan techniczny oraz właściwą ilość płozów hamulcowych w rejonie manewrowym nr 5 odpowiedzialny jest Koordynator ds. bocznicy.

- 12) Usuwanie płóz z torów po zaprzestaniu manewrów oraz składanie tych płóz w oznaczonym miejscu (stojaki płozowe wyżej wymienione), należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego) przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznicy EXILA - Jęzor.
- 13) Płozy hamulcowe uszkodzone należy przechowywać w pomieszczeniu przeznaczonym do składowania płóz wyznaczonym przez użytkownika bocznicy.
- 14) Inne postanowienia miejscowe:

W czasie manewrów ustawiacz (manewrowy), przewoźnika kolejowego dokonuje osłony przejazdu kolejowo-drogowego usytuowanego w rejonie manewrowym nr 5.

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

2.1 Rejon manewrowy 1

Prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 15 km/h z tym, że dojazd do innego pojazdu kolejowego oraz do kozłów oporowych nie może przekraczać 3 km/h. W czasie podstawiania wagonów na tor warsztatowy nr 308 prędkość jazdy manewrowej nie może przekraczać 5 km/h. Przed podstawieniem wagonów na tor warsztatowy kierownik manewrów ma obowiązek sprawdzić, czy zachowana jest skrajnia budowli i taboru oraz czy pracownicy pracujący w rejonie toru warsztatowego odeszli na bezpieczną odległość od toru.

Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, w przypadku gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie prędkość jazd manewrowych należy ograniczyć do 5 km/h.

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

2.2 Rejon manewrowy 2

Prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 15 km/h z tym, że dojazd do innego pojazdu kolejowego oraz do kozłów oporowych nie może przekraczać 3 km/h. W czasie podstawiania wagonów na tory warsztatowe nr 352 i nr 357 prędkość jazdy manewrowej nie może przekraczać 5 km/h. Przed podstawieniem wagonów na tor warsztatowy kierownik manewrów ma obowiązek sprawdzić, czy zachowana jest skrajnia budowli i taboru oraz czy pracownicy pracujący w rejonie toru warsztatowego odeszli na bezpieczną odległość od toru.

Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, w przypadku gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie prędkość jazd manewrowych należy ograniczyć do 5 km/h.

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

2.3 Rejon manewrowy 3

Prędkość jazd manewrowych w rejonie manewrowym nr 3 boczniczy EXILA - Jęzor nie może przekraczać 5 km/h z tym, że dojazd do innej lokomotywy lub wagonu oraz do kozłów oporowych i na stanowiska obrządzania i napiaszczania lokomotyw nie może przekraczać 3 km/h.

Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, w przypadku gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie prędkość jazd manewrowych należy ograniczyć do 5 km/h.

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

2.4 Rejon manewrowy 4

Prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 5 km/h z tym, że dojazd do innej lokomotywy lub wagonu oraz do kozłów oporowych nie może przekraczać

3 km/h. Wjazd do hali napraw może odbywać się z szybkością nie większą niż 3 km/h.

Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, w przypadku gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie prędkość jazdy manewrowych należy ograniczyć do 5 km/h.

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

2.5 Rejon manewrowy 5

Prędkość jazdy manewrowych nie może przekraczać 15 km/h z tym, że dojazd do innego pojazdu kolejowego oraz do kozłów oporowych nie może przekraczać 3 km/h.

Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, w przypadku gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie prędkość jazdy manewrowych należy ograniczyć do 5 km/h.

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

3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

Pracę manewrową na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor wykonuje się lokomotywami przewoźników kolejowych. Wykonywanie manewrów równocześnie dwiema (i więcej) lokomotywami w jednym rejonie manewrowym jest zabronione. Wyjątek stanowi: w przypadku rozładunku lub załadunku wagonów na torze bocznicowym nr 351b istnieje możliwość przestawiania składów manewrowych z rejonu manewrowego nr 1 do rejonu manewrowego nr 2 bocznic po torze nr 255 przy osobistym nadzorze rozładunku lub załadunku wagonów przez koordynatora bocznic. W czasie przestawiania składów manewrowych z rejonu manewrowego nr 1 do rejonu manewrowego nr 2 po torze nr 255 Koordynator ds. bocznic całkowicie wstrzymuje prace na torze nr 351b.

Zabrania się odrzucania i grawitacyjnego staczania pojazdów kolejowych w rejonie całej bocznic.

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

Pojazd trakcyjny (lokomotywa) w miarę możliwości powinien się znajdować w składzie manewrowym jako pierwszy pojazd od strony spadku.

Zabrania się umieszczania pojazdu trakcyjnego pomiędzy przetaczanymi wagonami (pojazdami kolejowymi).

5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

Sprzęganie i rozprzęganie wagonów podczas manewrów należy do obowiązków ustawiacza (manewrowego). Sprzęgnięcie odstawianych lokomotyw luzem należy do drużyny lokomotywowej przewoźnika, odstawiającej lokomotywę.

6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

6.1 Obsada drużyn trakcyjnych wykonujących prace manewrowe:

- a) Na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor we wszystkich rejonach manewrowych:

Pracę manewrową wykonuje się lokomotywami przewoźników kolejowych za ich właściwą obsadę odpowiada przewoźnik kolejowy obsługujący bocznicę.

- b) Podczas wykonywania pracy manewrowej lokomotywy przewoźników kolejowych wyposażone są w radiotelefon przewoźny zapewniający łączność manewrową z kierownikiem manewrów i dyżurnym ruchu JCA.

7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

7.1 Na bocznic kolejowej manewry wykonywane są lokomotywami przewoźników kolejowych. W przypadku konieczności zapewnienia drużyny manewrowej do wykonywania pracy manewrowej przewoźnik kolejowy zapewnia odpowiednią ilość pracowników drużyny manewrowej (w zależności od wielkości prac manewrowych przewidzianych do wykonania). Na bocznic EXILA - Jęzor dopuszcza się jednoosobowy skład drużyny manewrowej. Stanowi ją wówczas sam ustawiacz.

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

- pracownicy drużyny manewrowej zatrudnieni przy manewrach podczas wykonywania pracy posiadają: chorągiewkę sygnałową, a w porze ciemnej sprawną latarkę sygnałową, gwizdek, kredę do znaczenia wagonów, kask i rękawice ochronne, kamizelkę ostrzegawczą. Za właściwe wyposażenie (zgodne z obowiązującymi na bocznic EXILA - Jęzor instrukcjami) drużyny manewrowej wykonującej pracę manewrową na terenie bocznic EXILA - Jęzor odpowiedzialny jest przewoźnik kolejowy.
- podczas wykonywania pracy manewrowej ustawiacz przewoźnika wyposażony jest w radiotelefon przenośny zapewniający łączność z maszynistą pojazdu trakcyjnego i dyżurnym ruchu JCA.

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

W rejonie manewrowym nr 2, nr 3, nr 4 i nr 5, jazdy manewrowe odbywają się przez skrzyżowania toru z drogą kołową w jednym poziomie:

Ruch na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściu dla pieszych w czasie wykonywania manewrów zabezpieczony jest przez kierownika manewrów.

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

9.1 Rejon manewrowy 1

Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 15 wagonów ze względu na występujące pochylenia torów.

9.2 Rejon manewrowy 2

Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 15 wagonów ze względu na występujące pochylenia torów.

9.3 Rejon manewrowy 3

Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 10 wagonów ze względu na występujące pochylenia torów.

9.4 Rejon manewrowy 4

Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 10 wagonów ze względu na występujące pochylenia torów.

9.5 Rejon manewrowy 5

Lokomotywą, przy nieobsadzonych hamulcach, można przetaczać w jednej grupie maksymalnie 12 wagonów ze względu na występujące pochylenia torów.

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

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

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

Na terenie całej boczniczy EXILA - Jęzor we wszystkich rejonach manewrowych:

Podczas manewrów zwrotnice nastawiane są przez pracowników przewoźnika kolejowego wykonujących pracę manewrową na boczniczy EXILA - Jęzor, tj. ustawiacza

(manewrowego).

Wyjątek stanowi zwrotnica rozjazdu nr 15, która jest zastawiana przez dyżurnego ruchu JCA.

12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

- 12.1 Na terenie bocznic stosowane są płozy hamulcowe przeznaczone do szyn typu S49 pomalowane na kolor czerwony i oznaczone numerem rejonu manewrowego.
- 12.2 Kontrolowanie stanu technicznego płozów, ich ilości w wyznaczonych miejscach należy do obowiązków Koordynatora ds. bocznic. W każdym rejonie manewrowym winno być wykonywane każdorazowo przed przystąpieniem danej zmiany do pracy.
- 12.3 Płozy hamulcowe zdjęte z toru po wykorzystaniu należy odkładać na stojaki. Pozostawienie płozów hamulcowych poza miejscami do tego przeznaczonymi jest zabronione.
- 12.4 Usuwanie płoz z torów po zaprzestaniu manewrów oraz składanie tych płoz w oznaczonym miejscu, należy do obowiązków pracownika przewoźnika kolejowego wykonującego prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor.
- 12.5 Usuwanie płoz hamulcowych z torów przed uruchomieniem traktacji manewrowej we wszystkich rejonach manewrowych należy do obowiązku pracownika przewoźnika kolejowego wykonującego prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor.
- 12.6 W przypadku, gdy nie ma możliwości usunięcia płozy hamulcowej z szyny z powodu zakleszczenia jej kołem lokomotywy, należy uruchomić lokomotywę i zjechać z płozy.

13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

Sprawdzenie należytego zabezpieczenia wagonów lub lokomotyw luzem od zbiegnięcia po zakończeniu manewrów należy do obowiązków pracownika przewoźnika kolejowego wykonującego prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor oraz do Koordynatora ds. bocznic.

Pojazdy kolejowe odstawione na postój ustawiacz (manewrowy) zabezpiecza poprzez sprzęgnięcie wszystkich pojazdów znajdujących się w grupie oraz zahamowanie hamulcem ręcznym jednego skrajnego pojazdu, gdy grupa taboru nie przekracza 10 pojazdów oraz dwóch skrajnych pojazdów od strony spadku, gdy grupa połączonych taboru przekracza 10 pojazdów. Jeśli brak hamulców ręcznych - należy wyłożyć płozy pod skrajne koła taboru od strony spadku.

VI. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

- 1) Planowanie bieżących potrzeb związanych z przemieszczeniem taboru do należy do Koordynatora ds. bocznicy.
- 2) Koordynator ds. bocznicy wydaje polecenia przestawiania taboru w każdym rejonie manewrowym bocznicy, wydaje polecenia przestawienia taboru pomiędzy rejonami manewrowymi bocznicy Jęzor oraz podstawienia taboru na poszczególne punkty naprawcze ustawiaczowi przewoźnika kolejowego dokonującego obsługi bocznicy kolejowej EXILA - Jęzor.

2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

2.1 Rejon manewrowy nr 1

Podstawowy zakres wykonywanej pracy manewrowej:

- odstawiania na tory postojowe pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) rezerwowych przewoźników kolejowych oraz wagonów na dni nieprodukcyjne,
- wstawianie na tor warsztatowy pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) przeznaczonych do naprawy i przeglądów,
- wykonywanie napraw i przeglądów wagonów,
- zabieranie wagonów z przeglądów lub naprawy,
- zabieranie wagonów rezerwowych z torów postojowych.

2.2 Rejon manewrowy nr 2

Podstawowy zakres wykonywanej pracy manewrowej:

- odstawiania na tory postojowe pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) rezerwowych przewoźników kolejowych oraz wagonów na dni nieprodukcyjne,
- wstawianie na tory warsztatowe pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) przeznaczonych do naprawy i przeglądów,
- wykonywanie napraw i przeglądów wagonów,
- zabieranie wagonów z przeglądów lub naprawy,
- zabieranie wagonów rezerwowych z torów postojowych.

2.3 Rejon manewrowy nr 3

Podstawowy zakres wykonywanej pracy manewrowej:

- odstawiania na tory odstawcze lokomotyw rezerwowych oraz lokomotyw na dni nieprodukcyjne,
- podstawianie, przestawianie i zabieranie lokomotyw do czynności związanych z napiaszczaniem i obrządzaniem,
- odstawianie na postój pojazdów specjalnych (do naprawy i utrzymania infrastruktury),
- wyjazdy z torów postojowych pojazdów specjalnych (do naprawy i utrzymania infrastruktury),

2.4 Rejon manewrowy nr 4

Podstawowy zakres wykonywanej pracy manewrowej:

- wstawianie pojazdów kolejowych przeznaczonych do przeglądu okresowego i naprawy do hali napraw,
- zabieranie taboru z przeglądu okresowego lub naprawy na tory postojowe.

2.5 Rejon manewrowy nr 5

Podstawowy zakres wykonywanej pracy manewrowej:

- odstawiania na tory postojowe pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) rezerwowych przewoźników kolejowych oraz wagonów na dni nieprodukcyjne,
- zabieranie wagonów rezerwowych z torów postojowych,
- odstawianie na postój pojazdów specjalnych (do naprawy i utrzymania infrastruktury),
- wyjazdy z torów postojowych pojazdów specjalnych (do naprawy i utrzymania infrastruktury),
- rozładunek lub składów wagonowych.

3. Czynności oraz zasady obsługi torów ładunkowych i naprawczych bocznic.

- 1) Zasady podstawiania i zabierania pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) przeznaczonych do naprawy i przeglądu na i z toru nr 308 oraz wagonów odstawianych na postój na torach nr 303, nr 304, nr 305, nr 306, nr 307.

Zasadniczo składy lub pojedyncze wagony przeznaczone do naprawy, przeglądu lub postoju są spychane z toru dojazdowego nr 10P na tory bocznic. Po wjeździe

składu manewrowego na tor dojazdowy nr 10P za Tm10 dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 300b i wyświetla na Tm 10 sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”, skład zostaje zepchnięty na tor nr 300b do Tm11 (ustawiacz znajduje się na pierwszym spychanym wagonie). Ustawiacz dokonujący obsługi toru warsztatowego nr 308 lub torów postojowych nr 303, nr 304, nr 305, nr 306, nr307 zatrzymuje skład manewrowy przed Tm11 i udaje się do Koordynatora ds. bocznic po klucz od Wk300. Ustawiacz pobiera klucz od Wk300 za pokwitowaniem od Koordynatora ds. bocznic, po powrocie ustawiacz otwiera wykolejnicę Wk300, przekłada i zamyka ją w położeniu otwartym (wykolejnica zdjęta z toru), zabiera klucz zamykający wykolejnicę w położeniu otwartym i udaje się do rozjazdu nr 300. Otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 300 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 300 dla jazdy na tor warsztatowy nr 308 lub na jeden z torów postojowych nr 303, nr 304, nr 305, nr 306, nr307 układa drogę przebiegu na właściwy w/w tor i jeżeli nie ma przeszkód do jazdy i rozjazdu zostały ułożone prawidłowo ustawiacz zajmuje miejsce na pierwszym spychanym wagonie i daje sygnał Rm1 „Do mnie” w kierunku lokomotywy manewrowej. Skład manewrowy zostaje zepchnięty na właściwy tor bocznic EXILA - Jęzor. Po wjeździe składu na właściwy tor ustawiacz wykonujący manewry odpina lokomotywę od składu i jeżeli nie ma przeszkód do jazdy podaje sygnał maszyniście zezwalający na wyjazd z toru postojowego lub toru warsztatowego. Ustawiacz przywraca rozjazd nr 300 do położenia zasadniczego zamyka zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 300 w położeniu zasadniczym i z kluczem udaje się do Wk300 otwiera kluczem zamek zamykający wykolejnicę w położeniu otwartym i przekłada wykolejnicę w położenie zamknięta (wykolejnica na torze) zamyka ją w tym położeniu i zabiera klucz, który zwraca Koordynatorowi ds. bocznic. Lokomotywa manewrowa po odstawieniu składu lub pojedynczych wagonów zjeżdża na wcześniej ustalony z Koordynatorem ds. bocznic tor postojowy lub wyjeżdża z bocznic.

Jeżeli skład lub pojedyncze wagony przeznaczone do naprawy, przeglądu lub postoju jest ciągniony z toru dojazdowego nr 10P na tory bocznic wówczas ustawiacz dokonujący obsługi zatrzymuje skład przed Tm11 i układa drogę w kierunku toru nr 300. Po ułożeniu drogi przebiegu ustawiacz podaje sygnał Rm1 „Do mnie” i skład wjeżdża na tor nr 300 za Tm14. Ustawiacz odpina lokomotywę od składu i dokonuje jego objazdu po torze nr 301. Po objechaniu składu ustawiacz układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 300b do Tm9, podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie” i skład manewrowy wjeżdża na tor nr 300b do tarczy Tm9. Ustawiacz uzgadnia z dyżurnym ruchu nastawni dysponującej JCA przejazd na tor nr 10P i po wyświetleniu sygnału Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na Tm9 skład zostaje wciągnięty na tor 10P. Po wjeździe składu manewrowego na tor 10P dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na Tm10 i skład manewrowy zostaje zepchnięty na tor nr 300b do Tm11. Dalsza jazda na tory odstawcze lub tor warsztatowy odbywa się

na zasadach jak wyżej.

Wyjazd z toru nr 308 oraz z torów nr 303, nr 304, nr 305, nr 306, nr307 odbywa analogicznie jak wjazd.

- 2) Zasady podstawiania i zabierania pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) przeznaczonych do naprawy i przeglądu na i z tor nr 352.

Zasadniczo składy lub pojedyncze wagony przeznaczone do naprawy, przeglądu są spychane z toru dojazdowego nr 10P na bocznice EXILA - Jęzor. Po wjeździe składu manewrowego na tor dojazdowy nr 10P za Tm10 dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 300b i wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”, skład jest zepchnięty na tor nr 300b do Tm11 (ustawiacz znajduje się na pierwszym spychanym wagonie). Ustawiacz dokonujący obsługi toru warsztatowego nr 352 zatrzymuje skład manewrowy przed Tm11 i układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 300. Po ułożeniu drogi przebiegu ustawiacz zajmuje miejsce na pierwszym spychanym wagonie i podaje sygnał Rm1 "Do mnie". Skład manewrowy zostaje zepchnięty na tor nr 300 za Tm14. Jeżeli skład lub pojedyncze wagony przeznaczone do naprawy, przeglądu jest ciągnięty z toru dojazdowego nr 10P na bocznice ustawiacz odpina lokomotywę od składu i dokonuje jego objazdu po torze nr 301. Po objechaniu składu ustawiacz układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 351b podaje maszyniście ręczny sygnał Rm1 „Do mnie” i skład manewrowy zostaje wciągnięty na tor nr 351b za Tm24. Podczas jazdy z toru nr 300 na tor nr 351b maszynista obserwuje przejazd kolejowo-drogowy w km 0,952 i podaje sygnał Rp1 „Bacność”. Ustawiacz pobiera klucz od rozjazdu nr 351 oraz od Wk353 za pokwitowaniem od Koordynatora ds. bocznic. Ustawiacz otwiera wykolejnicę i zamyka ją w położeniu otwartym (wykolejnica zdjęta z toru), zabiera klucz zamykający wykolejnicę w położeniu otwartym i udaje się do rozjazdu nr 353. Otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 353 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 353 dla jazdy na tor warsztatowy nr 352 następnie udaje się do rozjazdu nr 352 i przekłada go dla jazdy na w/w tor warsztatowy po wykonaniu w/w czynności przechodzi do rozjazdu nr 351. Otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 351 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 351 dla jazdy na tor warsztatowy nr 352 i jeżeli nie ma przeszkód do jazdy i rozjazdy zostały ułożone prawidłowo ustawiacz zajmuje miejsce na pierwszym spychanym wagonie, daje sygnał Rm1 „Do mnie” w kierunku lokomotywy manewrowej. Skład manewrowy zostaje zepchnięty w kierunku toru warsztatowego nr 352. Ustawiacz zatrzymuje skład przed przejazdem kolejowo-drogowym w km 0,952, osłania przejazd i po osłonięciu przejazdu podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie” i skład zostaje zepchnięty w kierunku toru warsztatowego nr 352. Po wjeździe składu na tor warsztatowy nr 352 jeżeli istnieje konieczność zepchnięcia składu do kozła oporowego ustawiacz zatrzymuje skład i osłania przejazdu kolejowo-drogowe w kilometrze 1,656 i w kilometrze 1,823. Po wjeździe składu tor warsztatowy

ustawiacz wykonujący manewry odpina lokomotywę od składu i jeżeli nie ma przeszkód do jazdy podaje sygnał maszyniście zezwalający na wyjazd z toru warsztatowego na tor nr 352. Ustawiacz przywraca rozjazd nr 353 do położenia zasadniczego zamyka zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 353 w położeniu zasadniczym i z kluczem udaje się do Wk353 otwiera kluczem zamek zamykający wykolejnicę w położeniu otwartym, przekłada wykolejnicę w położeniu zamknięta (wykolejnica na torze) zamyka ją w tym położeniu i zabiera klucz i udaje się do zwrotnicy rozjazdu nr 351. Przywraca rozjazd nr 351 do położenia zasadniczego zamyka zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 351 w położeniu zasadniczym następnie udaje się do Koordynatora ds. bocznic i zwraca klucze od Wk353 i rozjazdu nr 351. Lokomotywa manewrowa po odstawieniu składu lub pojedynczych wagonów zjeżdża na wcześniej ustalony z Koordynatorem ds. bocznic tor postojowy lub wyjeżdża z bocznic.

Wyjazd z toru warsztatowego nr 352 odbywa analogicznie jak wjazd.

- 3) Zasady podstawiania i zabierania pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) przeznaczonych do naprawy i przeglądu na i z tor nr 357.

Zasadniczo składy lub pojedyncze wagony przeznaczone do naprawy, przeglądu są spychane z toru dojazdowego nr 10P na tory bocznic. Po wjeździe składu manewrowego na tor dojazdowy nr 10P za Tm10 dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 300b i wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” skład jest zepchnięty na tor nr 300b do Tm11 (ustawiacz znajduje się na pierwszym spychanym wagonie). Ustawiacz dokonujący obsługi toru warsztatowego nr 357 zatrzymuje skład manewrowy przed Tm11 i układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 300. Po ułożeniu drogi przebiegu ustawiacz zajmuje miejsce na pierwszym spychanym wagonie i podaje sygnał ręczny Rm1 „Do mnie”. Skład manewrowy zostaje zepchnięty na tor nr 300 za Tm14. Jeżeli skład lub pojedyncze wagony przeznaczone do naprawy, przeglądu jest ciągnięty z toru dojazdowego nr 10P ustawiacz odpina lokomotywę od składu i dokonuje jego objazdu po torze nr 301. Po objechaniu składu ustawiacz układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 351b i podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie” i skład manewrowy zostaje wciągnięty na tor nr 351b za Tm24. Podczas jazdy z toru nr 300 na tor nr 351b maszynista obserwuje przejazd kolejowodrogowy w km 0,952 i podaje sygnał Rp1 „Baczność”. Ustawiacz pobiera klucz rozjazdu nr 351 oraz od Wk354 za pokwitowaniem od Koordynatora ds. bocznic. Ustawiacz otwiera wykolejnicę i zamyka ją w położeniu otwartym (wykolejnica zdjęta z toru), zabiera klucz zamykający wykolejnicę w położeniu otwartym i udaje się do rozjazdu nr 354. Otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 354 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnice rozjazdu nr 354 dla jazdy na tor warsztatowy nr 352 następnie udaje się do rozjazdu nr 351 otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 351 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnice rozjazdu nr 351 dla jazdy na tor warsztatowy nr 357, sprawdza

położenie rozjazdu nr 352 dla jazdy na tor nr 352 i jeżeli nie ma przeszkód do jazdy i rozjazdy zostały ułożone prawidłowo ustawiacz zajmuje miejsce na pierwszym spychanym wagonie i daje sygnał Rm1 „Do mnie” w kierunku lokomotywy manewrowej. Skład manewrowy zostaje zepchnięty w kierunku toru warsztatowego nr 357. Ustawiacz zatrzymuje skład przed przejazdem kolejowodrogowym w km 0,952, osłania przejazd i po osłonięciu przejazdu podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie” i skład zostaje zepchnięty w kierunku toru warsztatowego nr 357. Po wjeździe składu tor warsztatowy ustawiacz wykonujący manewry odgina lokomotywę od składu i jeżeli nie ma przeszkód do jazdy podaje sygnał maszyniście zezwalający na wyjazd z toru warsztatowego na tor nr 351a. Ustawiacz przywraca rozjazd nr 354 do położenia zasadniczego zamyka zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 354 w położeniu zasadniczym i z kluczem udaje się do Wk354 otwiera kluczem zamek zamykający wykolejnicę w położeniu otwartym i przekłada wykolejnicę w położenie zamknięta (wykolejnica na torze) zamyka ją w tym położeniu i zabiera klucz i udaje się do zwrotnicy rozjazdu nr 351. Przywraca rozjazd nr 351 do położenia zasadniczego zamyka zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 351 w położeniu zasadniczym następnie udaje się do Koordynatora ds. bocznic i zwraca klucze od Wk354 i rozjazdu nr 351. Lokomotywa manewrowa po odstawieniu składu lub pojedynczych wagonów zjeżdża na wcześniej ustalony z Koordynatorem ds. bocznic tor postojowy lub wyjeżdża z bocznic.

Wyjazd z toru warsztatowego nr 357 odbywa analogicznie jak wjazd.

- 4) Wjazd i wyjazd lokomotyw przeznaczonych do i z postoju na i z torów nr 171 i nr 172.

Po wjeździe lokomotywy na tor dojazdowy nr 10P za Tm10, dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 300b i wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”, lokomotywa wjeżdża na tor nr 300b do Tm11. Kierownik manewrów układa drogę przebiegu na tor nr 300. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy i rozjazdy zostały ułożone prawidłowo kierownik manewrów daje sygnał Rm1 „Do mnie”, lokomotywa wjeżdża na tor nr 300 za Tm14. Kierownik manewrów udaje się do Koordynatora ds. bocznic pobiera za pokwitowaniem klucz od rozjazdu nr 400 i od rozjazdu nr 406 w przypadku jazdy na tor nr 172, po czym układa drogę przebiegu na tor nr 171 począwszy od rozjazdu nr 401 przekładając go w kierunku rozjazdu nr 403. Przy jeździe na tor nr 172 układanie drogi przebiegu rozpoczyna od rozjazdu nr 406 - otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 406 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 406 dla jazdy na tor nr 172 przekłada rozjazd nr 401 w kierunku rozjazdu nr 403. Następnie udaje się do rozjazdu nr 400 otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 400 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 400 dla jazdy na tor nr 171 lub nr 172. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy i rozjazdy zostały ułożone prawidłowo kierownik manewrów daje sygnał Rm1 „Do mnie”,

a lokomotywa wjeżdża na tor nr 171 lub nr 172. Po wjeździe na tor nr 171 lub nr 172, kierownik manewrów przywraca rozjazdy nr 400, nr 406 do położenia zasadniczego, zamyka je w położeniu zasadniczym i zwraca klucz od rozjazdu Koordynatorowi ds. bocznicy. W przypadku odstawiania pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) na tor nr 171 lub nr 172 wszystkie w/w czynności wykonywane są jak wyżej przez ustawiacza kierującego pracą manewrową.

Wyjazd z toru nr 171 lub z toru nr 172 do odbywa analogicznie jak wjazd.

- 5) Wjazd i wyjazd pojazdów (do naprawy i utrzymania infrastruktury) do i z postoju na i z torach nr 173a, nr 174.

Po wjeździe pojazdu (do naprawy i utrzymania infrastruktury) na tor dojazdowy nr 10P za Tm10 dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 300b i wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”, pojazd kolejowy wjeżdża na tor nr 300b do Tm11. Kierownik manewrów układa drogę przebiegu na tor nr 300. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy i rozjazdu zostały ułożone, kierownik manewrów wprowadza jazdę manewrową na tor nr 300 za Tm14. Po wjeździe pojazdu na tor nr 300 za Tm14 kierownik manewrów udaje się do Koordynatora ds. bocznicy pobiera za pokwitowaniem klucze od rozjazdów nr 400 i nr 403. Kierownik manewrów udaje się do rozjazdu nr 422 przekłada zwrotnice rozjazdu nr 422 dla jazdy na tor nr 173a lub nr 174 w zależności od ustaleń z Koordynatorem ds. bocznicy, po czym udaje się do rozjazdu nr 403 otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 403 w położeniu zasadniczym, przekłada rozjazd nr 403 dla jazdy na tor nr 173. Po właściwym ułożeniu rozjazdu nr 403 udaje się do rozjazdu nr 401 układa rozjazd dla jazdy w kierunku toru nr 173, po czym przechodzi do rozjazdu nr 400 i otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 400 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnice rozjazdu nr 400 dla jazdy na tor nr 173. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy i rozjazdu zostały ułożone prawidłowo, kierownik manewrów zezwala na jazdę manewrową. Po wjeździe na tor nr 173a lub nr 174, kierownik manewrów przywraca rozjazd nr 403 i nr 400 do położenia zasadniczego, zamyka je w położeniu zasadniczym i zwraca klucze od rozjazdów Koordynatorowi ds. bocznicy.

Wyjazd z toru nr 173a lub z toru nr 173 do odbywa analogicznie jak wjazd.

- 6) Wjazd i wyjazd lokomotyw przeznaczonych do i z postoju na i z toru nr 166.

Po wjeździe lokomotywy na tor dojazdowy nr 10P za Tm10 dyżurny ruchu nastawni dysponującej JCA układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 300b i wyświetla sygnał Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” i lokomotywa wjeżdża na tor nr 300b do Tm11. Kierownik manewrów układa drogę przebiegu na tor nr 300. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy i rozjazdu zostały ułożone prawidłowo kierownik manewrów daje sygnał Rm1 „Do mnie”, lokomotywa wjeżdża na tor nr 300 za Tm14. Kierownik manewrów udaje się do Koordynatora ds. bocznicy,

pobiera za pokwitowaniem klucz od rozjazdu nr 400 oraz klucz od wykolejnicy Wk51. Kierownik manewrów otwiera wykolejnicę i zamyka ją w położeniu otwartym (wykolejnica zdjęta z toru), zabiera klucz zamykający wykolejnicę w położeniu otwartym i udaje się do rozjazdu nr 405. Otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 405 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 405 dla jazdy na tor nr 166 następnie sprawdza położenie rozjazdu nr 402 i udaje się do rozjazdu nr 400, otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 400 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 400 dla jazdy na tor nr 166 i jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, a rozjazdy zostały ułożone prawidłowo kierownik manewrów daje sygnał Rm1 „Do mnie”, lokomotywa wjeżdża na tor nr 166. Po wjeździe na tor nr 166 kierownik manewrów przywraca rozjazd nr 405 do położenia zasadniczego zamyka zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 405 w położeniu zasadniczym i z kluczem udaje się do Wk51 otwiera kluczem zamek zamykający wykolejnicę w położeniu otwartym i przekłada wykolejnicę w położenie zamknięta (wykolejnica na torze) zamyka ją w tym położeniu zabiera klucz i udaje się do zwrotnicy rozjazdu nr 400. Przywraca rozjazd nr 400 do położenia zasadniczego zamyka zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 400 w położeniu zasadniczym następnie udaje się do Koordynatora ds. bocznic i zwraca klucze od Wk51 i rozjazdu nr 400. W przypadku odstawiania pojazdów kolejowych bez napędu (wagonów) na tor nr 166 wszystkie w/w czynności wykonywane są jak wyżej przez ustawiacza kierującego pracą manewrową.

Wyjazd z toru nr 166 do odbywa analogicznie jak wjazd.

- 7) Warunki i zasady wjazdu lokomotyw na tory naprawcze do hali.
- a) Warunki i zasady wjazdu lokomotyw na tory naprawcze do hali.
 - b) Tory naprawcze w hali napraw: 164a, 165a, 183, 184 osłonięte są odpowiednio wykolejnicami: Wk53 i Wk54a, Wk52 i Wk55, Wk56, Wk57.
 - c) Wykolejnicę te obsługuje pracownik przewoźnika kolejowego wykonujący prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor, po wcześniejszym uzgodnieniu z Koordynatorem ds. bocznic. Ustawiacz pobiera klucz od właściwej wykolejnicy od Koordynatora ds. bocznic za pokwitowaniem, po czym osobiście sprawdza czy nie ma przeszkód do wjazdu na właściwy tor kanałowy.
 - d) Klucze od wykolejnic przechowywane są na tablicy kluczy czynnych u Koordynatora ds. bocznic pobierane są przez pracownika przewoźnika kolejowego wykonującego prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor za pokwitowaniem w założonym (opłombowanym) do tego celu dzienniku. Koordynator ds. bocznic sprawdza, czy tor kanałowy, na który będą odbywać się manewry jest wolny, czy zachowana jest skrajnia budowli i taboru, czy pracownicy pracujący w hali odsunęli się od toru czy

brama wjazdowa jest otwarta i zabezpieczona przed zamknięciem oraz czy w miejscu docelowego zatrzymania wyłożony jest płóz hamulcowy, po czym wydaje klucz od odpowiedniej wykolejnicy ustawiaczowi.

- e) Lokomotywy elektryczne podstawiane na tory kanałowe muszą mieć opuszczone odbieraki prądu (pantografy) i odłączone silniki trakcyjne (odłącznikiem nożowym), natomiast lokomotywy spalinowe muszą mieć wyłączone silniki spalinowe.
 - f) Przy torach nr 164a i 184 zamontowane są podnośniki Kutruffa. Jeżeli na podnośniku stoi tabor, wtedy skrajnia toru na sąsiednich torach jest zachowana w przeciwnym wypadku pracownik przewoźnika kolejowego wykonujący prace manewrowe na terenie bocznicy kolejowej EXILA - Jęzor musi sprawdzić czy ramię podnośnika nie zajmuje skrajni sąsiedniego toru, na który ma podstawić lokomotywę do naprawy.
 - g) Jeśli bezpieczeństwo pracowników oraz skrajnia w hali są zachowane, pracownik przewoźnika kolejowego wykonujący prace manewrowe na terenie bocznicy kolejowej EXILA - Jęzor otwiera wykolejnicę, podaje właściwy sygnał manewrowy maszyniście lokomotywy manewrowej i razem z Koordynatorem ds. bocznicy lub dozorcą robót obserwuje wjazd taboru na tory naprawcze.
 - h) Sprzęganie i rozprzęganie na kanale może odbywać się wyłącznie z poziomu chodnika lub z przenośnego pomostu nakładanego na kanał przed wjazdem trakcji manewrowej. Sprzęganie lub rozprzęganie lokomotyw z kanału jest zabronione.
 - i) Odjazd lokomotywy wykonującej manewry może nastąpić dopiero wówczas, gdy pracownik przewoźnika kolejowego wykonujący prace manewrowe na terenie bocznicy kolejowej EXILA - Jęzor wyjdzie spomiędzy taboru podstawianego do naprawy i znajdzie się obok lokomotywy manewrowej. Podawanie sygnału spomiędzy taboru jest zabronione.
 - j) Po wyjeździe lokomotywy z hali pracownik przewoźnika kolejowego wykonujący prace manewrowe na terenie bocznicy kolejowej EXILA - Jęzor zamyka wykolejnicę w położenie zasadnicze tj. „nałożona” oraz zwraca klucz od wykolejnicy do Koordynatora ds. bocznicy za podpisem.
 - k) Lokomotywę podstawioną na stanowisko naprawcze, jeżeli istnieje taka możliwość należy zahamować hamulcem ręcznym oraz obustronnie zabezpieczyć płozami hamulcowymi.
 - l) Podczas wjazdu taboru na halę zabronione jest wchodzenie lub wychodzenie oraz przebywanie w świetle bramy.
- 8) Warunki i zasady wyjazdu lokomotyw z torów naprawczych hali.
- 1) Gotowość wyjazdu lokomotywy z toru kanałowego zgłasza dozorca robót

Koordinatorowi ds. bocznic, który poleca pracownikowi przewoźnika kolejowego wykonującemu prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor, wystawienie lokomotywy lub wagonu z hali na tor zdawczo - odbiorczy nr 161.

- 2) Koordynator ds. bocznic sprawdza, czy tor, na który będą odbywać się manewry jest wolny, czy zachowana jest skrajnia budowli i taboru, czy pracownicy pracujący w hali odsunęli się od toru czy zabierana lokomotywa jest odhamowana, czy usunięto płozy oraz czy brama wjazdowa jest otwarta i zabezpieczona przed zamknięciem, po czym wydaje za pokwitowaniem pracownikowi przewoźnika kolejowego wykonującemu prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor klucz od wykolejnicy zabezpieczającej dany tor.
 - 3) Pracownik przewoźnika kolejowego wykonujący prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor upewnia się, czy pomost do sprzęgania lokomotyw znajduje się we właściwym miejscu. Jeżeli nie ma innych przeszkód do jazdy, zdejmuje właściwą wykolejnicę z toru i podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie”. Do sprzęgnięcia taboru przystępuje po dojeździe i całkowitym zatrzymaniu się lokomotywy manewrowej.
 - 4) Wyjazd taboru z hali może nastąpić dopiero wówczas, gdy pracownik przewoźnika kolejowego wykonujący prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor wyjdzie spomiędzy sprzęganego taboru i poda maszyniście odpowiedni sygnał manewrowy.
 - 5) Po wyjeździe składu manewrowego z hali pracownik przewoźnika kolejowego wykonujący prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor zamyka wykolejnicę w położeniu „nałożona” oraz zwraca klucz od wykolejnicy Koordynatorowi ds. bocznic za podpisem.
 - 6) Podczas wyjazdu taboru zabronione jest wchodzenie lub wychodzenie lub przebywanie w świetle bramy.
- 9) Wjazd i wyjazd taboru kolejowego przeznaczonych do i z postoju na i z torów nr 251, nr 253 lub nr 255.

Zasadniczo składy lub pojedyncze wagony przeznaczone do odstawienia na postój są spychane z toru dojazdowego nr 10P na tory bocznic. Jazda odbywa się po wyświetleniu przez dyżurnego ruch nastawni dysponującej sygnału Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” na Tm10, skład jest zepchnięty na tor nr 300b do Tm11 (ustawiacz znajduje się na pierwszym spychanym wagonie). Ustawiacz dokonujący obsługi w/w torów zatrzymuje skład manewrowy na torze nr 300b przed Tm11 i układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 300. Po ułożeniu drogi przebiegu ustawiacz zajmuje miejsce na pierwszym spychanym wagonie i podaje sygnał ręczny Rm1 „Do mnie”. Skład manewrowy zostaje zepchnięty na tor nr 300 za Tm14. Jeżeli skład lub pojedyncze wagony przeznaczone do odstawienia jest

spychany z toru dojazdowego nr 10P ustawiacz odpina lokomotywę od składu i dokonuje jego objazdu po torze nr 301. Po objechaniu składu ustawiacz układa drogę przebiegu w kierunku toru nr 351b zajmuje miejsce na pierwszym spychanym wagonie i podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie” i skład manewrowy zostaje zepchnięty na tor nr 351a do Tm24. Podczas spychania składu z toru nr 300 na tor nr 351a ustawiacz zatrzymuje skład przed przejazdem kolejowo-drogowym w km 0,952, osłania przejazd i po osłonięciu przejazdu podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie” i skład zostaje zepchnięty na tor nr 351a do Tm24. Ustawiacz pobiera klucz od Wk251 za pokwitowaniem od Koordynatora ds. bocznic. Ustawiacz otwiera wykolejnicę i zamyka ją w położeniu otwartym (wykolejnica zdjęta z toru), zabiera klucz zamykający wykolejnicę w położeniu otwartym i udaje się do rozjazdu nr 253. Otwiera zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 251 w położeniu zasadniczym, przekłada zwrotnicę rozjazdu nr 251 dla jazdy na jeden z w/w torów w zależności od wcześniejszych uzgodnień z Koordynatorem ds. bocznic, następnie układa drogę przebiegu (rozjazdy nr 252 i nr 251) do jazdy na właściwy tor i jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, a rozjazdy zostały ułożone prawidłowo ustawiacz zajmuje miejsce na pierwszym spychanym wagonie i daje sygnał Rm1 „Do mnie” w kierunku lokomotywy manewrowej. Skład manewrowy zostaje zepchnięty na właściwy tor. W przypadku spychania składu na tor nr 255 ustawiacz zatrzymuje skład przed przejazdem kolejowo-drogowym w km 0,564, osłania przejazd i po osłonięciu przejazdu podaje maszyniście sygnał Rm1 „Do mnie”, skład zostaje zepchnięty na tor nr 255. Po wjeździe składu na jeden z torów grupy 251 – 255, ustawiacz wykonujący manewry odpina lokomotywę od składu i jeżeli nie ma przeszkód do jazdy podaje sygnał maszyniście zezwalający na wyjazd z toru. W przypadku wyjazdu lokomotywy z toru nr 255 ustawiacz osłania przejazd kolejowo-drogowy w km 0,564. Kierownik manewrów przywraca rozjazd nr 253 do położenia zasadniczego zamyka zamek trzpieniowy zamykający zwrotnicę rozjazdu nr 253 w położeniu zasadniczym i z kluczem udaje się do Wk251. Otwiera kluczem zamek zamykający wykolejnicę w położeniu otwartym i przekłada wykolejnicę w położenie zamknięta (wykolejnica na torze) zamyka ją w tym położeniu i zabiera klucz, następnie udaje się do Koordynatora ds. bocznic i zwraca klucz od Wk251. Lokomotywa manewrowa po odstawieniu składu lub pojedynczych wagonów zjeżdża na wcześniej ustalony z Koordynatorem ds. bocznic tor postojowy lub wyjeżdża z bocznic.

Wyjazd z grupy torów nr 251 - 255 odbywa analogicznie jak wjazd.

4. Ważenie wagonów.

Bocznicą nie posiada wagi wagonowej.

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 Przygotowanie bocznicy do pracy w warunkach zimowych.

- 1) Przygotowanie bocznicy do walki ze śniegiem i mrozem należy do obowiązków użytkownika bocznicy, który w tym zakresie powinien dopilnować:
 - a) naprawy i zabezpieczenia przed działaniem śniegu i mrozu wszystkich urządzeń kolejowych na bocznicy;
 - b) odwodnienia rozjazdów, rowów odwadniających;
 - c) przeszkolenia pracowników zatrudnionych przy akcji odśnieżania;
 - d) zaopatrzenia pracowników w ciepłą odzież;
 - e) rozprowadzenia sprzętu i materiałów potrzebnych do walki ze śniegiem i mrozem.

- 2) W czasie opadów śniegu i silnych mrozów Koordynator ds. bocznicy kieruje całą akcją, której celem powinno być utrzymanie ciągłości ruchu na bocznicy.

W tym celu powinien dopilnować:

- a) oczyszczania ze śniegu i lodu rozjazdów, przejazdów kolejowych;
 - b) smarowanie zwrotnic i innych urządzeń zewnętrznych srk olejem zimowym;
 - c) posypywania piaskiem oblodzonych torów i międzytorzy oraz dróg dojścia.
- 3) Oczyszczania ze śniegu rozjazdów torów oraz zewnętrznych urządzeń srk dokonuje przy normalnych opadach śniegu brygada torowa pod nadzorem pracownika bocznicy odpowiedzialnego za utrzymanie nawierzchni na bocznicy posiadającego uprawnienia toromistrza. Przy silnych opadach śniegu Koordynator ds. bocznicy powinien przydzielić toromistrzowi do pomocy innych pracowników zatrudnionych na bocznicy.
 - 4) Do dnia 15 listopada każdego roku Koordynator ds. bocznicy zgłasza użytkownikowi bocznicy gotowość bocznicy do pracy w okresie zimy zgodnie z uprzednio przedstawionym harmonogramem, który powinien obejmować:
 - a) sprawdzenie stanu przygotowania bocznicy do pracy w warunkach zimowych;
 - b) ustalenie sposobu usunięcia istniejących usterek i niedociągnięć;
 - c) opracowanie wytycznych do prowadzenia skutecznej i skoordynowanej walki ze śniegiem i mrozem;
 - d) przeszkolenie pracowników bocznicy z zakresu dodatkowych

obowiązków wynikających z odmiennych warunków pracy w okresie zimowym.

5,3 Po zakończeniu okresu zimy Koordynator ds. bocznic powinien zarządzić zebranie rozproszonych sprzętu i po jego oczyszczeniu zdeponować w wyznaczonym magazynie.

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

6.1 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów oraz zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej. Pojazdy kolejowe zgrupowane na torach zdawczo - odbiorczych lub postojowych powinny być sprzęgnięte i skrecone ze sobą oraz połączone na węże hamulcowe. Nieużyte sprzęgi i węże hamulcowe muszą być zawieszane na wspornikach.

6.2 O wszelkich przyczynach, które uniemożliwiły obsługę rejonu manewrowego (brak skrajni, uszkodzenia taboru, niewłaściwy załadunek itp.), kierujący manewrami powinien niezwłocznie powiadomić Koordynatora ds. bocznic.

6.3 Warunki i sposób obsługi punktów napraw (tory naprawcze, hale):

- 1) Przed wjazdem na punkt naprawczy, pracownik przewoźnika kolejowego wykonujący prace manewrowe na terenie bocznic kolejowej EXILA - Jęzor musi każdorazowo uzyskać zgodę na wjazd od Koordynatora ds. bocznic oraz pracownika kierującego pracą na tym punkcie naprawczym.
- 2) Podczas obsługi torów o zawężonej skrajni pracownikowi przewoźnika wykonującemu pracę manewrową na bocznic nie wolno przebywać na stopniach wagonów od strony zawężonej skrajni, a pracownicy w sąsiedztwie tych miejsc podczas ruchu taboru kolejowego muszą usunąć się w miejsce bezpieczne.
- 3) Pracownik kierujący pracą na danym punkcie napraw dając zgodę na dokonanie obsługi punktu jest odpowiedzialny za:
 - wstrzymanie prac wszelkich urządzeń (suwnice, podnośniki śrubowe, itp.) przez odsunięcie ich poza skrajnię toru, na którym ma nastąpić wjazd trakcji manewrowej,
 - wstrzymanie innych urządzeń mechanicznych kolidujących z zamierzonymi manewrami,
 - wstrzymanie pracy pracowników zatrudnionych przy czynnościach napraw pojazdów kolejowych po uprzednim zabezpieczeniu luźnych przedmiotów przed przesunięciem, wypadnięciem itp.,
 - ostrzeżenie wszystkich pracowników pracujących w pobliżu toru o zamierzonej jeździe trakcji manewrowej,
 - zabezpieczenie składowanych materiałów przy danym torze przed

przesunięciem w granice skrajni taboru.

- otwarcie i zamknięcie bram hali przed i po wykonaniu manewrów dokonuje dozorca robót hali remontowej.
- wznowienie prac na punkcie może nastąpić po wyjeździe trakcji manewrowej z punktu napraw.

7. Bezpieczeństwo i higiena pracy.

7.1 Podstawowe zasady bezpiecznego poruszania się po torach:

7.1.1. W czasie wykonywania pracy manewrowej pracownicy kolejowi powinni zwracać uwagę na zachowanie osobistego bezpieczeństwa.

7.1.2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód i przechodzić przez tory prostopadłe do ich osi.

7.1.3. Nie wolno:

- przechodzić po główkach szyn,
- przechodzić przez tory przed nadjeżdżającym składem manewrowym,
- przechodzić pod wagonami, po zderzakach i sprzęgach wagonów,
- przebywać na międzytorzach w czasie przejazdu składu manewrowego, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m,
- przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20m od ostatniego wagonu.
- należy unikać chodzenia po rozjazdach; w przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu,
- należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.

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

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

1.1 Przyjmowanie taboru odbywa się na torach nr 51 i nr 161 zdawczo - odbiorczych bocznic EXILA - Jęzor.

1.2 Przyjmowanie taboru dokonuje wyznaczony przez Koordynatora ds .bocznic pracownik hali napraw. Zauważone nieprawidłowości (brak części wagonowych, uszkodzenia wagonów itp.), odnotowuje w Wykazie zdawczym.

2. Przekazywanie taboru po wykonaniu czynności naprawczych na punkt/y zdawczo-odbiorczy/e.

- 2.1 Tabor po naprawie analogicznie jak przy przyjęciu taboru do naprawy przekazuje wyznaczony przez Koordynatora ds. boczniczy pracownik hali napraw, a przyjmuje pracownik zlecającego naprawy. Zauważone nieprawidłowości (brak części taboru, uszkodzenia itp.), pracownik odbierającego tabor odnotowuje w dokumentacji odbioru taboru kolejowego.
- 2.2 W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, tabor zgłoszony do zabrania pozostaje na boczniczy do czasu usunięcia wszystkich nieprawidłowości.
- 2.3 Obrót dokumentami przewozowymi oraz sporządzanie odpowiednich protokółów w przypadku uszkodzenia taboru, zaginięcia części taboru itp. regulują wzajemne ustalenia pomiędzy użytkownikiem boczniczy EXILA - Jęzor, a zlecającym naprawę.

VIII. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych:

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

Na terenie boczniczy nie przewozi się materiałów niebezpiecznych.

2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na boczniczy kolejowej.

Nie dotyczy boczniczy kolejowej EXILA - Jęzor.

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

Nie dotyczy boczniczy kolejowej EXILA - Jęzor.

4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego przewożącego materiały niebezpieczne.

Nie dotyczy boczniczy kolejowej EXILA - Jęzor.

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

1. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego na terenie boczniczy sprawuje użytkownik boczniczy EXILA - Jęzor tj. EXILA Sp. z o.o.

2. Bieżący nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej bocznic, przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego na terenie bocznic sprawuje Koordynator ds. bocznic.
3. Nadzór instytucjonalny przewidziany ustawą o transporcie kolejowym wykonuje Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Katowicach.

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

1. Pracownicy użytkownika bocznic kolejowej oraz pracownicy firm zatrudnionych na bocznic, których praca związana jest bezpośrednio z ruchem kolejowym winni spełniać następujące wymagania kwalifikacyjne:
 - 1) kierujący manewrami w składzie drużyny manewrowej - ustawiacz;
 - 2) członek drużyny manewrowej - manewrowy;
 - 3) prowadzący pojazd trakcyjny - maszynista / prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej;
 - 4) pracownik odpowiedzialny za utrzymanie nawierzchni na bocznic kolejowej – toromistrz (lub osoba posiadająca uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności);
 - 5) pracownik utrzymujący urządzenia sterowania ruchem kolejowym - automatyk (lub osoba posiadająca uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności).
2. Wszelkie wymagania związane z kwalifikacjami, egzaminami oraz pouczeniami okresowymi pracowników na stanowiskach kolejowych (toromistrz, automatyk, ustawiacz, manewrowy, prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej) określone są aktualnie obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46). Pracownicy przewoźnika kolejowego zatrudnieni na stanowiskach: ustawiacz, manewrowy, rewident taboru winni spełniać wymagania określone w rozporządzeniu, o którym mowa w zdaniu poprzednim. Natomiast pracownicy przewoźnika kolejowego zatrudnieni na stanowiskach maszynisty winni spełniać wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2373) oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212, z późn. zm.). Szczegółowe zagadnienia dotyczące kwalifikacji, egzaminów i szkoleń pracowników przewoźników kolejowych zawarte są w ich przepisach wewnętrznych.
3. Dla stanowisk kolejowych wyróżnia się następujące rodzaje egzaminów:

- 1) egzamin kwalifikacyjny,
- 2) egzamin weryfikacyjny,
- 3) egzamin autoryzacyjny,
- 4) egzamin okresowy.

Dla każdego pracownika prowadzi się rejestr egzaminów pracownika.

4. Złożenie wymaganego egzaminu jest jednym z warunków wyznaczenia pracownika do pracy na danym stanowisku kolejowym.
5. Wyniki egzaminów należy wpisywać do tej części rejestru egzaminów pracownika, która jest przewidziana dla danego rodzaju egzaminu.
6. Pracownik, który nie zgłosi się na egzamin w ustalonym terminie z przyczyn:
 - 1) usprawiedliwionych – zdaje egzamin w innym terminie,
 - 2) nieusprawiedliwionych – jest traktowany jak pracownik, który egzaminu nie zdał.
7. Egzamin kwalifikacyjny jest to egzamin mający na celu stwierdzenie posiadania przez pracownika kwalifikacji do pracy na stanowiskach kolejowych.
8. Egzamin weryfikacyjny - rozumie się przez to praktyczne i teoretyczne (pisemne i ustne) sprawdzenie wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny i ubiega się o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisku kolejowym w przypadku gdy:
 - 1) pracownik został odsunięty od pracy na skutek stwierdzonych uchybień w pracy mogących spowodować 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) pracodawca stwierdzi konieczność przeprowadzenia egzaminu w celu zminimalizowania zagrożeń zidentyfikowanych w ramach dokonanej oceny ryzyka.
9. Egzamin okresowy - rozumie się przez to okresowe sprawdzenie wiadomości i umiejętności pracownika. Egzamin okresowy przeprowadza się nie rzadziej niż raz na cztery lata, licząc od daty przeprowadzenia odpowiedniego egzaminu kwalifikacyjnego, egzaminu weryfikacyjnego albo ostatniego egzaminu okresowego, w formie testu jednokrotnego wyboru.
10. Autoryzacja - rozumie się przez to praktyczne sprawdzenie w miejscu pracy wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny na dane stanowisko kolejowe. Autoryzację przeprowadza się w stosunku do pracowników w następujących przypadkach:
 - 1) przed dopuszczeniem do wykonywania samodzielnie czynności na danym stanowisku kolejowym,

- 2) zmiana miejsca pracy, typu pojazdu kolejowego lub gdy przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwa dłużej niż sześć miesięcy,
- 3) wprowadzenia zmian organizacyjnych lub technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na danym stanowisku kolejowym.

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.

11. Pracownicy, których praca związana jest bezpośrednio z ruchem kolejowym, podlegają pouczeniom okresowym.

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)

1. Organizacja pracy boczniczy kolejowej oraz obowiązki pracowników.

- 1.1 Zakres spraw dotyczący funkcjonowania boczniczy kolejowej podporządkowany jest Koordynatorowi ds. boczniczy.
- 1.2 Bezpośrednie czynności związane z eksploatacją i utrzymaniem boczniczy kolejowej zlecone jest podmiotowi zewnętrznemu.
- 1.3 Zadania boczniczy w zakresie transportu kolejowego:
 - a) organizacja ruchu kolejowego na boczniczy,
 - b) konserwacja i utrzymanie w należyтым stanie nawierzchni torowej i urządzeń,
 - c) zagwarantowanie pełnego bezpieczeństwa pracy manewrowej, personelu zatrudnionego w transporcie kolejowym oraz osobom postronnym,
 - d) organizacja bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego,
 - e) nadzór i kontrola nad stanem technicznym boczniczy, konserwacja i utrzymaniem urządzeń kolejowych w pełnej sprawności technicznej,
 - f) organizacja ruchu na boczniczy w okresie zimy,
 - g) prowadzenie dokumentacji technicznej, opiniowanie zagadnień związanych z pracą transportu kolejowego na boczniczy i wnioskowanie odpowiednich zmian,
 - h) czuwanie nad sprawną i ciągłą eksploatacją boczniczy oraz nad właściwym utrzymaniem i racjonalnym wykorzystaniem urządzeń kolejowych,
 - i) współpraca z personelem przyległej infrastruktury kolejowej,

- j) szybkie usuwanie usterek stwierdzonych w czasie przeglądów okresowych i kontroli bocznic przez organy kontrolne i inne władze zwierzchnie.

1.4 Obowiązki pracowników zatrudnionych przy obsłudze i utrzymaniu bocznic Jęzor.

Koordinator ds. bocznic:

- a) kieruje personelem w sposób gwarantujący wykonanie zadań,
- b) wydaje odpowiednie polecenia personelowi obsługi i utrzymania, czuwa nad przestrzeganiem dyscypliny służbowej,
- c) uczestniczy w komisjach i naradach dotyczących spraw związanych z ruchem kolejowym na bocznicach,
- d) przeprowadza narady i odprawy, na których winien omawiać sprawy związane bezpieczeństwem ruchu i bezpieczeństwem pracowników,
- e) przeprowadza kontrole pod względem przepisowej pracy podległego personelu oraz stanu technicznego urządzeń bocznic,
- f) wykonuje polecenia Zarządu EXILA Sp. z o.o. i organów kontrolnych,
- g) wstrzymuje ruch urządzeń w razie stwierdzenia stanu zagrożenia dla pracujących ludzi lub niezgodnej z przepisami eksploatacji,
- h) organizuje pracę transportu kolejowego na bocznicach w zimie,
- i) bierze udział w komisji w sprawach wypadków i incydentów kolejowych powstałych na bocznicach oraz z innych nieprawidłowości stwierdzonych w czasie kontroli,
- j) czuwa, aby personel zatrudniony na bocznicach był zaopatrzony w odpowiednie przepisy, instrukcje, wymaganą dokumentację, a pomieszczenia służbowe w inwentarz i sprzęt p. pożarowy,
- k) czuwa, aby wszyscy pracownicy wykonujący prace manewrowe zapoznani byli z postanowieniami niniejszego regulaminu i wnoszonymi zmianami,
- l) utrzymuje w aktualnym stanie niniejszy regulamin pracy bocznic kolejowej oraz przepisy i instrukcje służbowe,
- m) koordynuje pracę transportu kolejowego na bocznicach celem utrzymania ciągłości eksploatacji przy zakłóceniach ruchowych,
- n) udziela zezwoleń na wykonywanie robót na torach i urządzeniach kolejowych na bocznicach oraz czuwa nad przepisowym zabezpieczeniem miejsca robót,
- o) analizuje przyczyny wpływające ujemnie na pracę bocznic i podejmuje środki zaradcze.

Obowiązki automatyka urządzeń srk.

Podstawowymi obowiązkami są:

- 1) konserwacja i bieżące utrzymanie urządzeń srk,
- 2) teoretyczna i praktyczna znajomość zasad obsługi oraz przepisów obowiązujących automatyka,
- 3) utrzymanie urządzeń srk znajdujących się na bocznicach,
- 4) wykonywanie robót ślusarsko - montażowych związanych z naprawą, montażem i regulacją powierzonych mu urządzeń,
- 5) umiejętne posługiwanie się przyrządami pomiarowymi i dokonywanie pomiarów w obsługiwanych urządzeniach,
- 6) przestrzeganie terminów kontroli urządzeń ustalonych harmonogramem robót utrzymania oraz sprawdzenia całości plomb na aparatach i urządzeniach, które podlegają plombowaniu,
- 7) szybkie usuwanie usterek zgłoszonych przez osoby obsługujące urządzenia srk, a w przypadku niemożności usunięcia usterki zastąpienie uszkodzonych urządzeń innymi sprawnie działającymi:
 - przy usuwaniu usterek nie wolno dokonywać w urządzeniach żadnych zmian konstrukcyjnych,
 - automatyk powinien regularnie uczęszczać na pouczenia okresowe.

Obowiązki toromistrza:

- a) dokonuje okresowej kontroli stanu torów, rozjazdów, przejazdów w poziomie szyn, podtorza oraz prowadzi dokumentację zgodnie z obowiązującymi instrukcjami,
- b) ściśle współpracuje z koordynatorem bocznic oraz ma obowiązek zgłaszania mu o wszelkich stwierdzonych uchybieniach, celem zagwarantowania ciągłości ruchu na bocznicach i jego bezpieczeństwa,
- c) rozdziela pracę pracownikom brygady torowej,
- d) poucza i udziela instrukcji dotyczących wykonania prac torowych przydzielonym pracownikom, zwracając uwagę na lokalne warunki BHP,
- e) ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo pracowników w czasie wykonywania pracy,
- f) ponosi odpowiedzialność za prawidłowy ubiór podległych pracowników zgodnie z przepisami BHP i kolejowymi, po otrzymaniu wiadomości o awarii na torach natychmiast organizuje pracowników i sprzęt do usunięcia awarii,
- g) wszelkie prace na torach lub w ich skrajni uzgadnia z Koordynatorem

ds. boczniczy, fakt ten odnotowuje w dzienniku oględzin rozjazdów oraz osygnalizowuje na gruncie, a przy robotach szczególnie niebezpiecznych wyznacza sygnalistę,

- h) zamyka tor po stwierdzeniu nieprawidłowości takich jak: brak skrajni, pęknięcie lub wyboczenie szyn oraz podczas wymiany szyn lub rozjazdów,
- i) ponosi odpowiedzialność za stan nawierzchni przejazdów kolejowych, przejść niestrzeżonych, urządzeń i znaków drogowych,
- j) ponosi odpowiedzialność za stan ilościowy i techniczny sprzętu, narzędzi i akcesoria,
- k) kontroluje prawidłowe zużycie i odzysk materiałów, ich zabezpieczenia, konserwację i przechowywanie,
- l) nadzoruje i kontroluje pracę dróżnika obchodowego,
- m) prowadzi dokumentację w zakresie utrzymania i kontroli torów i rozjazdów.

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

1.1. Każdy pracownik boczniczy, który zauważył, że może dojść do wypadku, powinien użyć wszystkich możliwych i dostępnych środków, aby zapobiec wypadkowi, a gdy to jest niemożliwe, do zmniejszenia skutków wypadku.

1.2. W razie zaistnienia wypadku na terenie boczniczy z:

- pracownikami przewoźnika kolejowego,
- pracownikami boczniczy lub osobami postronnymi,
- taborem,
- pojazdami kołowymi powstałego w związku z wykonywaniem pracy manewrowej,

należy niezwłocznie powiadomić **Koordynatora ds. boczniczy**.

1.3. Niezwłocznie po otrzymaniu zgłoszenia Koordynator ds. boczniczy jest obowiązany:

- zorganizować pierwszą pomoc poszkodowanym w wypadku,
- zabezpieczyć miejsce wypadku,
- zorganizować akcję ratunkową.

1.4. W razie potrzeby powiadomić:

- dyspozytora właściwego przewoźnika kolejowego, którego pracownicy lub tabor brali udział w wypadku,
- Pogotowie ratunkowe *),

- Policję *),
 - *)-powiadamiać przy wypadkach z ludźmi (ranni, zabici).
- 1.5. Do zgłoszenia o wypadkach zobowiązani są wszyscy pracownicy bocznicy.
 - 1.6. W zgłoszeniu o wypadkach należy podać miejsce, czas, określenie wypadku i jego skutki, potrzebne środki ratunkowe i zapobiegawcze. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie powinien opóźnić zgłoszenia.
 - 1.7. Po zaistniałym wypadku, każdy pracownik powinien w miarę potrzeby i możliwości,
 - udzielić niezbędnej pomocy,
 - zabezpieczyć miejsce wypadku,
 - niezwłocznie zgłosić o wypadku.
 - 1.8. Koordynator ds. bocznicy powiadamia o wypadku (zdarzeniu):
 - członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznicy kolejowej,
 - przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
 - oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego w Katowicach.
 - 1.9. Do czasu przybycia na miejsce wypadku komisji, nie wolno podejmować żadnych działań mających na celu usunięcie lub zatarcie śladów zdarzenia, co mogłoby spowodować utrudnienie lub uniemożliwienie zbadania okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu. Wyjątek stanowią działania podjęte dla ratowania życia i zdrowia osób poszkodowanych w wypadku lub mające na celu uniknięcie np.: katastrofy ekologicznej.
 - 1.10. Bocznicą EXILA - Jęzor wyposażona jest w następujący sprzęt, środki opatrunkowe i ratunkowe: apteczki pierwszej pomocy przechowywane są w biurze Koordynatora ds. bocznicy oraz w pomieszczeniu warsztatowym.
 - 1.11. O użyciu leków i środków opatrunkowych na bocznicy decyduje Koordynator ds. bocznicy, a w czasie jego nieobecności lub nagłej potrzeby — osoby przeszkolone w zakresie udzielania pierwszej pomocy. W zakresie udzielenia pierwszej pomocy przed przybyciem lekarza przeszkoleni są następujący pracownicy: Koordynator ds. bocznicy.
 - 1.12. Jeżeli na bocznicy zaistnieje wypadek i zachodzi konieczność wezwania pogotowia, to dozór lub w jego zastępstwie każdy inny pracownik, który jest świadkiem wypadku wzywa pogotowie ratunkowe (numer tel. 112).
 - 1.13. Wykaz najbliższych jednostek służby zdrowia - szpital Miejski Nr 1 w Sosnowcu ul. Zegadłowicza.
- 2.1 Najbliższa straż pożarna znajduje się: w Sosnowcu ul. Klimontowska 21 tel. 112.
 - 2.2 Z chwilą ogłoszenia alarmu pożarowego wszyscy pracownicy wolni od pracy powinni stawić się do dyspozycji kierującego akcją przeciwpożarową. Zbiórkę wyznacza się: w rejonie przed budynkiem hali napraw od strony ul. Plażowej.
 - 2.3 Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych: Koordynator

ds. boczniczy prowadzi i przewodzi w akcji gaśniczej do czasu przybycia PSP.

- 2.4 W przypadku zauważenia pożaru pracownicy zatrudnieni na terenie boczniczy powinni przystąpić do gaszenia pożaru przy pomocy posiadanego sprzętu, a w razie potrzeby powiadomić straż pożarną.

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

1. Zarządca infrastruktury kolejowej

Nazwa	Adres	tel.
Infra SILESIA S.A.	Rybnik ul. Kłokocińska 51	32 739 48 10
Dyspozytor Infra SILESIA S.A.	Sosnowiec Jezor ul. Plażowa	32 788 92 80 tel. kom. 667 651 559
Nastawnia dysponująca JCA stacja Jezor Centralny Infra SILESIA S.A.	Sosnowiec Jezor ul. Plażowa	32 788 93 81 tel. kom. 781 859 563

2. Przewoźnicy kolejowi

Na bocznicę mogą wjeżdżać wszyscy licencjonowani przewoźnicy kolejowi.

Przewoźnik kolejowy	Adres	tel. / fax / email
PKP Cargo S.A. Południowy Zakład Spółki	ul. Św. Huberta 11 40-542 Katowice	tel. (32) 714 28 09 fax (32) 710 29 35 sekretariat.poludniowy@pkp-cargo.eu
DB Cargo Polska S.A.	ul. Wolności 337 41-800 Zabrze	tel. (32) 788 92 72 fax (32) 370 19 64 dbcargopl@deutschebahn.com
CTL Logistics Sp. z o.o.	ul. Długa 90 41-208 Sosnowiec	tel. (32) 299 01 21 info@ctl.pl
Omniloko sp. z o.o.	ul. Kolejowa 4 30-805 Kraków	tel. (12) 393 20 52 fax (12) 393 20 52 biuro@omniloko.pl
HSL Polska Sp. z o.o.	ul. Duchnicka 3 01-796 Warszawa	tel. (22) 569 80 80 fax: (22) 244 25 23 hsl@hsl.net.pl
IRT Sp. z o.o.	ul. 3 Maja 28 08-110 Siedlce	tel. 668 119 985 biuro@irt.com.pl dyspozytura@irt.com.pl
SKPL Cargo Sp. z o.o.	Zbiersk Cukrownia 54, 62-830 Zbiersk	tel. (62) 752 05 09 sekretariat@shortlines.pl
LOTOS Kolej Sp. z o.o.	ul. Michałki 25 80-716 Gdańsk	tel. (58) 308 77 35 tel. (58) 308 74 59 fax. (58) 308 76 78 lotoskolej@lotoskolej.pl

XIV. Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin opracowany został w sześciu egzemplarzach, które otrzymują:

EXILA Sp, z o.o. – 4 egzemplarze,

Infra SILESIA S.A. – 2 egzemplarze.

2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

- 2.1 Utrzymanie regulaminu (wyciągów) w stanie aktualnym należy do obowiązku właściciela - koordynatora bocznicy Jęzor.
- 2.2 W razie zamierzenia uruchomienia nowych urządzeń sterowania ruchem lub wprowadzenia zmian w istniejących układach torowych, urządzeń sterowania ruchem i łączności itp. albo wejścia w życie nowych przepisów i instrukcji służbowych, Koordynator ds. bocznicy powinien w każdym przypadku zbadać, czy i w jakim zakresie regulamin wymaga zmiany.
- 2.3 Na wniosek Koordynatora ds. bocznicy uprawnieni pracownicy obowiązani są, stosownie do potrzeb (np. przebudowa urządzeń srk) opracować odpowiedni materiał i projekty zmian i uzupełnień do regulaminu i dostarczyć je użytkownikowi bocznicy kolejowej w liczbie przez niego wskazanej.
- 2.4 Koordynator ds. bocznicy kolejowej na podstawie materiałów własnych i projektów poprawek otrzymanych, zestawia wykaz zmian i uzupełnień do regulaminu (projekt). Przy uzgadnianiu projektu zmian obowiązują zasady jak przy opracowaniu regulaminu.
- 2.5 Wszelkie zmiany i uzupełnienia mogą być naniesione do regulaminu pracy bocznicy kolejowej po zatwierdzeniu ich przez Zarząd EXILA Sp. z o.o.
- 2.6 Zatwierdzone zmiany i uzupełnienia Koordynator ds. bocznicy lub upoważnieni pracownicy wprowadzają do wszystkich egzemplarzy regulaminu i do wyciągów z regulaminu.
- 2.7 Zmiany i uzupełnienia numerów telefonów, adresów, nazw instytucji Koordynator ds. bocznicy może wprowadzić bez sporządzania pisemnego projektu zmian. Zmiany tego rodzaju nie wymagają uzgodnienia z podmiotami, które Regulamin ten uzgadniały.
- 2.8 Zmiany i uzupełnienia do regulaminu o treści wiążącej się ze sobą powinny być wprowadzone jednocześnie do wszystkich części regulaminu, załączników i planów.
- 2.9 Zmiany niewymagające wymiany planów lub schematów wprowadza się odrębnie, wpisując je starannie i czytelnie długopisem (atramentem), po przekreśleniu kolorem czerwonym tekstu poprzedniego w taki sposób, aby go można było odczytać. Wszystkie zmiany powinny być wpisywane jednym

kolorem tuszu (atramentu). Każdą zmianę w tekście oznacza się na marginesie kartki numerem kolejnym, koloru czerwonego w kółku, zgodnie z numerem bieżącym zaznaczonym w skorowidzu zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu.

- 2.10 Jeżeli zmiany i uzupełnienia wprowadzone do regulaminu dotyczą również drużyn trakcyjnych oraz drużyn manewrowych przewoźników, wykonujący manewry na bocznicach, Koordynator ds. bocznic przesyła nowe wyciągi z regulaminów uwzględniające wprowadzone zmiany. O niewielkich zmianach, które można wprowadzić do regulaminu odrębnie, Koordynator ds. bocznic może poinformować zainteresowanych przewoźników kolejowych pisemnie, a ci zobowiązani są do naniesienia zmian do posiadanych wyciągów.

3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania;

- 3.1 Pracę związaną z obsługą manewrową bocznic EXILA - Jęzor należy wykonywać ściśle według postanowień niniejszego regulaminu, oraz zgodnie z instrukcjami i zarządzeniami obowiązującymi na bocznicach, przepisami BHP oraz zarządzeniami wewnętrznymi wydanymi przez użytkownika bocznic, które jednak nie mogą być sprzeczne z instrukcjami obowiązującymi na bocznicach.
- 3.2 Niniejszy regulamin obowiązuje od daty zatwierdzenia go przez Zarząd Exila Sp. z o.o.
- 3.3 Niniejszy regulamin i ewentualne zmiany w nim dokonane, powinni przyjąć do wiadomości za własnoręcznym podpisem pracownicy bocznic związani z pracą eksploatacyjną bocznic i jej utrzymaniem oraz pracownicy przewoźników kolejowych związani z wykonywaniem prac manewrowych przy obsłudze bocznic EXILA - Jęzor. Przyjęcie treści niniejszego regulaminu pracy bocznic kolejowej Jęzor odbywa się w „Wykazie pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu”.