

TYMCZASOWY REGULAMIN
pracy boczniczy i prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicę kolejowej
SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie.

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. CEL OPRACOWANIA REGULAMINU

1. Celem opracowania regulaminu tymczasowego jest określenie zasad pracy i obsługi bocznic kolejowej „SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o.” w odstępstwie od postanowień obowiązującego Regulaminu pracy w/w bocznic z torów stacyjnych PKP PLK S.A. stacji Kąty Wrocławskie. przez rozjazd nr 4 odgałęziający w/w bocznicę kolejową w związku z:
 - 1) Zmianą miejsc odgałęzienia bocznic, punktów styku dróg kolejowych i układu torowo rozjazdowego.
 - 2) Sposoby nastawiania zwrotnic bocznicowych rozjazdów i wykolejnic.
 - 3) Zmianą zasad prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy stacją PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie a bocznicą kolejową.

1.2. ZAKRES OBOWIAZYWANIA REGULAMINU

1. Zasady i warunki określone w treści niniejszego Regulaminu tymczasowego obowiązują wszystkich pracowników związanych bezpośrednio z obsługą, eksploatacją i transportem kolejowym bocznic oraz przewoźników kolejowych obsługujących bocznicę.

1.3. ZAKRES STOSOWANIA PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH

1. Użytkownik bocznic posiada i stosuje przepisy wewnętrzne, obejmujące swym zakresem całą bocznicę:
 - 1) Przepisy wewnętrzne prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji na bocznic kolejowej.
 - 2) Przepisy wewnętrzne utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznic.
 - 3) Instrukcja w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznic kolejowej.
 - 4) Instrukcja postępowania przy przewozie transportem kolejowym towarów niebezpiecznych.
 - 5) Instrukcja postępowania przy przeładunku kontenerów zawierających towary niebezpieczne.

II. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY

2.1. POŁOŻENIE BOCZNICY I OPIS TECHNICZNY

1. Bocznic kolejowa „SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o” odgałęzia się na stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie:
 - 1) Rozjazdem nr 4 od toru stacyjnego nr 2a w/w stacji w jego 20,202 km.
 - 2) Rozjazdem nr 3 od toru stacyjnego nr 2a w/w stacji w jego 19,108 km.
2. Punkty styku dróg kolejowych pomiędzy bocznicą kolejową a zarządcą linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.(początki bocznic) zlokalizowane są:
 - 1) Na styku za krzyżownicą rozjazdu nr 3 (wyłączony z eksploatacji dla jazd w kierunku na bocznicę) w km 0,046 toru nr 200.
 - 2) Na styku za krzyżownicą rozjazdu nr 4 w km 0,033 toru nr 200.

2.3 WYKAZ TORÓW BOCZNIKOWYCH

1. Wykaz torów bocznicowych i ich przeznaczenie.

Lp.	Numer toru	Nazwa i przeznaczenie	Nr rozjazdów ograniczających tor (od – do)	Długość użyteczna	Tor posiada izolację torową	Urządzenia do zwalniania przebiegów
1.	200a	Postojowy, odstawczy	101 - Ko	200	Nie	Nie
2.	200b	Postojowy, odstawczy	106 - Ko	64	Nie	Nie
3.	200	Przyjazdowo – odjazdowy, zdawczo – odbiorczy	102 - 105	740	Nie	Nie
4.	202	Przyjazdowo – odjazdowy, zdawczo – odbiorczy, ładunkowy	103 - 104	618	Nie	Nie
5.	204	Przyjazdowo – odjazdowy, zdawczo – odbiorczy, ładunkowy	103 – 144	618	Nie	Nie

2. Pochylenia podłużne torów na bocznicę: tory bocznicę położone są na spadku o pochyleniu wynoszącym od 1,097‰ do 1,960‰ z kierunku od rozjazdu odgałęziającego bocznicę nr 4. Szczegółowy opis pochyłeń przedstawia plan schematyczny stanowiący Załącznik nr 1 do niniejszego regulaminu.

2.4. WYKAZ ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC

1. Zasadnicze położenie, sposób obsługi (nastawiania), uzależnienia rozjazdów i wykolejnic.

Numer rozjazdu	Położenie zasadnicze rozjazdu	Sposób przedstawiania: "e" – elektryczny "r" – ręczny za pomocą korbki	Obowiązek przedstawienia zwrotnicy należy do	Przystosowanie zwrotnicy do lokalnego nastawiania	Wyposażenie rozjazdu /wykolejnicy w latarnie	Uzależnienie
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Rozjazdy odgałęziające bocznicę, zlokalizowane poza bocznicą, na terenie zarządcy PKP PLK S.A. stacji Kąty Wrocławskie						
1	2	3	4	5	6	7
3	Po torze stacyjnym nr 2a stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie	e	Dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie	nie	nie	Nie włączony do systemu zależnościowego urządzeń srk, stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie, Zamknięty na zamek zwrotnicowy w położeniu jak w kolumnie 2. Klucz u dyżurnego ruchu stacji Kąty Wr.
4	Po torze stacyjnym nr 2a stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie	e	Dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie	nie	nie	Włączony do systemu zależnościowego urządzeń srk stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Rozjazdy i wykolejnice na terenie bocznicy						
106	Na wykolejnicę Wk102	e	Dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie	tak	nie	Włączony do systemu zależnościowego urządzeń srk stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie,
105	Na tor nr 200	r	Drużyna manewrowa przewoźnika	tak	nie	Z napędem elektrycznym nie włączony do systemu zależnościowego, z przestawianiem zwrotnicy korbą
104	Na tor nr 202	r	Drużyna manewrowa przewoźnika	tak	nie	Z napędem elektrycznym nie włączony do systemu zależnościowego, z przestawianiem zwrotnicy korbą
103	Na tor nr 202	r	Drużyna manewrowa przewoźnika	tak	nie	Z napędem elektrycznym nie włączony do systemu zależnościowego, z przestawianiem zwrotnicy korbą
102	Na tor nr 200	r	Drużyna manewrowa przewoźnika	tak	nie	Z napędem elektrycznym nie włączony do systemu zależnościowego, z przestawianiem zwrotnicy korbą
101	Na wykolejnicę Wk101	-	Nie obsługiwany	nie	nie	Nie włączony do systemu zależnościowego urządzeń srk, stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie, Zamknięty na na zamek zwrotnicowy w położeniu jak w kolumnie 2 Klucz u dyżurnego ruchu stacji Kąty Wr.
Wk 101	Nałożona na tor	r	Drużyna manewrowa przewoźnika	tak	tak	Z napędem elektrycznym nie włączony do systemu zależnościowego, z przestawianiem wykolejnicy korbą
Wk 102	Nałożona na tor	r	Drużyna manewrowa przewoźnika	tak	tak	Z napędem elektrycznym nie włączony do systemu zależnościowego, z przestawianiem wykolejnicy korbą

2. Układ torowy bocznicy z uwzględnieniem punktów ładunkowych oraz innych urządzeń infrastruktury kolejowej został przedstawiony na planie schematycznym bocznicy stanowiącym Załącznik Nr 1, będący integralną częścią niniejszego Regulaminu.

2.5. URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM

1. Na terenie bocznicy zostały zabudowane:
- 1) Semafor światłne $E^{2/m}$, $F^{2/m}$, $G^{2/m}$, $K^{2/m}$, $J^{2/m}$, $H^{2/m}$ nie włączone do eksploatacji i unieważnione.
 - 2) Światłne tarcze manewrowe Tm3, Tm4 nie włączone do eksploatacji i unieważnione,
 - 3) Wykolejnice Wk 101, Wk102.
 - 4) Napędy elektryczne nie włączone do systemu zależnościowego i centralnego nastawiania na drodze elektrycznej, przystosowane dla ręcznego przestawiania wyłącznie za pomocą korby dla:

- a) zwrotnic bocznicowych rozjazdów nr 102, 103, 104, 105,
- b) bocznicowych wykołajnic Wk101, Wk 102.
- 5) Napęd elektryczny zwrotnicy bocznicowego rozjazdu nr 106 włączony do centralnego nastawiania na drodze elektrycznej obsługiwany przez dyżurnego ruchu stacji Kąty Wrocławskie.

- 2. Lokalizację semaforów, świetlnych tarcz manewrowych, rozjazdów, wykołajnic urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, oraz innych urządzeń technicznych przedstawia Plan schematyczny bocznicowy stanowiący Załącznik nr 1 do niniejszego regulaminu.

2.6. LOKALIZACJA PUNKTÓW ZDAWCZO - ODBIORCZYCH

- 1. Punkty zdawczo odbiorcze bocznicowy zlokalizowane są na bocznicowych torach nr 200, 202 i 204.

2.7. PUNKTY ŁADUNKOWE

- 1. Punkty ładunkowe dla załadunku i rozładunku wagonów zlokalizowane na torach nr 202 i 204 na długościach użytecznych tych torów.

2.8. BRAMY KOLEJOWE

- 1. Na terenie bocznicowy zlokalizowane są bramy:
 - 1) Brama przesuwna ogrodzenia zewnętrznego przecinająca rozjazd nr 105
 - 2) Brama dwuskrzydłowa ogrodzenia zewnętrznego przecinająca tor nr 200, zlokalizowana pomiędzy rozjazdami nr 102 a 101 w km 0,909 toru nr 200.

2.9. PLACE SKŁADOWE

- 1. Na terenie bocznicowy zlokalizowany jest plac składowy na długości użytecznej toru nr 204, przyległy do tego toru.

2.10. OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ

- 1. Zgodnie z obowiązującym regulaminem pracy bocznicowy.

2.11. SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE

- 1. Zabudowane na bocznicowy semafony $E^{2/m}$, $F^{2/m}$, $G^{2/m}$, $K^{2/m}$, $J^{2/m}$, $H^{2/m}$, oraz świetlne tarcze manewrowe Tm3 i Tm4 nie wyświetlają sygnałów i są unieważnione.
- 2. Na terenie bocznicowy znajdują się sygnały zamknięcia toru „Z1”, zlokalizowane na bramach ogrodzenia zewnętrznego bocznicowy, wskazanych w pkt. 2.8. ppkt. 1, przed ławą piaskową toru nr 200b i na koźle oporowym końca toru nr 200a.
- 3. Wskaźniki oznaczające granicę bezpiecznego pozostawienia taboru na torach /słupek kresowy - wskaźnik W-17 koloru białoczerwonego/ znajduje się w ukresach wszystkich rozjazdów.

2.12. ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI

- 1. Zgodnie z obowiązującym regulaminem pracy bocznicowy.

2.13. OKREGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA

1. Bocznica kolejowa stanowi jeden okręg nastawczy z obsługą zwrotnicy rozjazdu nr 106 przez dyżurnego ruchu stacji Kąty Wrocławskie na czas wjazdów i wyjazdów na i z bocznicą z i na tory stacji Kąty Wrocławskie.
2. Na bocznicę jest bocznicowy posterunek nastawczy KW1 bez obsady personelem obsługi i nie włączony do eksploatacji (nieczynny).

III. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ A TORAMI ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY, Z KTÓRMI BOCZNICA JEST POŁĄCZONA

3.1. ZASADY JAZD ZE STACJI OBSŁUGUJĄCEJ DO BOCZNICY

1. Obsługa bocznic kolejowej dokonywana jest jazdami manewrowymi z i na tory stacji Kąty Wrocławskie na i z torów bocznicowych wyłącznie przez rozjazd odgałęziający bocznicę nr 4 na zasadachjazd manewrowych na podstawie udzielonych zezwoleń ręcznych i słuchowych przez dyżurnego ruchu w/w stacji, oraz ręcznych i słuchowych udzielanych przez kierującego manewrami przewoźnika obsługującego bocznicę.

3.2. ZASADY OBSŁUGI BOCZNICY

1. Obsługa bocznic przez przewoźnika może być dokonywana o każdej porze doby zgodnie z opracowanym rozkładem jazdy pociągów przybyłych na stację obsługującą bocznicę Kąty Wrocławskie.
2. Na bocznicę podstawiana jest ilość wagonów w składzie manewrowym wynikająca z ilości wagonów w pociągach przybyłych do stacji Kąty Wrocławskie i długości użytecznych torów nr 200, 202, 204.
3. Suma możliwych do wstawienia wagonów na bocznicowe tory zdawczo odbiorcze nr 200, 202 i 204 nie może przekraczać 140 wagonów czteroosiowych o długości nie przekraczającej 15m wynikających z długości użytecznej w/w torów, przy czym na tor nr 202 i 204 po 45 wagonów, a na tor nr 200 w ilości 50 wagonów.
4. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika obsługującego bocznicę powiadamia użytkownika bocznic o jej obsłudze pod nr telefonu 510 013 938.
5. Bramy ogrodzenia zewnętrznego bocznic otwiera pracownik użytkownika bocznic po otrzymaniu informacji od kierującego manewrami ustawiacza przewoźnika o czasie wjazdu na bocznicę i wykonywania manewrów w obrębie bram.
6. Kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika omawia zasady i zakres obsługi bocznic z dyżurnym ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.
7. Obsługa bocznic może odbywać się tylko wówczas, gdy zostały spełnione następujące warunki na terenie bocznic:
 - 1) Użytkownik bocznic kolejowej został powiadomiony o jej obsłudze, a przewoźnik został poinformowany przez użytkownika bocznic o braku przeciwwskazań do jej obsługi ze wskazaniem numeru tory na który ma nastąpić wjazd wstawianego składu, oraz o miejscu pobrania i zdania korby do korbowania napędów zwrotnicowych i wykolejnicowych.

- 2) Przewoźnik obsługujący bocznice kolejową lub kierujący manewrami ustawiać przewoźnika obsługującego bocznice poinformował dyżurnego ruchu stacji Kąty Wrocławskie nie później niż podczas omawiania zasad i zakresu obsługi bocznicy jak w w/w pkt. 6 o otrzymaniu od użytkownika bocznicy informacji o przygotowaniu bocznicy do jej obsługi, otwarciu bramy ogrodzenia zewnętrznego zlokalizowanej pomiędzy rozjazdami nr 105 a 104 i braku przeszkód do jej obsługi.
 - 3) Zachowane zostały ukresy we wszystkich rozjazdach na drodze dojazdu do punktów zdawczo odbiorczych na bocznicy.
 - 4) Na bocznicy kolejowej nie są prowadzone żadne roboty i nic nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i taboru.
 - 5) Drużyna manewrowa przewoźnika podstawiającego tabor kolejowy na tor zdawczo - odbiorczy została powiadomiona o sytuacji eksploatacyjnej na punkcie zdawczo-odbiorczym i bocznicy.
8. Zasady wjazdu na bocznice:
- 1) Drogi przebiegu na bocznicy układu kierujący manewrami przewoźnika poprzez przekorbowaniu napędów zwrotnicowych bocznicowych rozjazdów nr 104, 105 odpowiednich dla zamierzonej jazdy na wyznaczony tor bocznicowy jak w w/w pkt 7 ppkt 1).
 - 2) Po ułożeniu drogi przebiegu na bocznicy kierujący manewrami przewoźnika zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Kąty Wrocławskie jej przygotowanie.
 - 3) Po otrzymaniu zgłoszeniu przygotowania drogi przez kierującego manewrami przewoźnika jak w w/w ppkt. 2), drogę przebiegu na stacji Kąty Wrocławskie wraz z zwrotnicą bocznicowego rozjazdu nr 106 układu dyżurny ruchu stacji Kąty Wrocławskie i udziela zezwolenie na jazdę manewrową na bocznice które jest ważne najdalej do styku przediglicowego bocznicowego rozjazdu nr 105.
 - 4) Dalsza jazda na ustalony tor bocznicowy odbywa się po udzieleniu zezwolenia przez kierującego manewrami przewoźnika.
 - 5) Po wjeździe składu manewrowego na bocznicowy tor:
 - a) dyżurny ruchu stacji Kąty Wrocławskie po minięciu składu manewrowego bocznicowego rozjazdu nr 106 na podstawie niezajętości w/w rozjazdu rozwiązuje drogę przebiegu przekładając zwrotnice rozjazdów wchodzące w drogę przebiegu w tym bocznicowego rozjazdu nr 106,
 - b) kierujący manewrami przewoźnika po minięciu składu manewrowego ostatniego rozjazdu wchodzącego w drogę przebiegu, przekłada zwrotnice bocznicowych rozjazdów odpowiednio nr 104 i 105 do położenia zasadniczych określonych w kolumnie 2 tabeli wykazu torów w pkt. 2.4 ppkt. 2.
9. Zasady wyjazdu z bocznicy:
- 1) Po dokonaniu obsługi bocznicy, zakończeniu manewrów, po sformowaniu składu, dokonaniu czynności handlowo technicznych kierujący manewrami przewoźnika zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Kąty Wrocławskie gotowość do wyjazdu z bocznicy i ustalają zasady i warunki wyjazdu.
 - 2) Po ustaleniu warunków jak w w/w ppkt. 1) kierujący manewrami przewoźnika po upewnieniu się o otwarciu bramy ogrodzenia zewnętrznego zlokalizowanej pomiędzy rozjazdami nr 105 a 104 i braku przeszkód do jazdy układu drogę przebiegu poprzez korbowanie napędów zwrotnicowych bocznicowych rozjazdów odpowiednio dla wyjazdu nr 105, 104 do położenia dla jazdy z bocznicowego toru na stację Kąty Wrocławskie, a następnie udziela zezwolenie na jazdę sygnałami ręcznym i słuchowym które jest ważne najdalej do styku przediglicowego bocznicowego rozjazdu nr 106.
 - 3) Dalsza jazda na stację Kąty Wrocławskie odbywa się po ułożeniu drogi przebiegu wraz z zwrotnicą bocznicowego rozjazdu nr 106 przez dyżurnego ruchu w/w stacji i udzieleniu przez niego zezwolenia na jazdę.
 - 4) Po wyjeździe składu z bocznicy i minięciu styku przediglicowego bocznicowego rozjazdu nr 105 kierujący manewrami przewoźnika przekłada zwrotnice

bocznicowych rozjazdów odpowiednio nr 104 i 105 do położenia zasadniczych określonych w kolumnie 2 tabeli wykazu torów w pkt. 2.4 ppkt. 2.

- 5) Po wjeździe składu na stację Kąty Wrocławskie dyżurny ruchu w/w stacji rozwiązuje drogę przebiegu w tym przedstawia zwrotnicę bocznikowego rozjazdu nr 106 na podstawie jego niezajętości do położenia zasadniczego określonego w kolumnie 2 tabeli wykazu torów w pkt. 2.4 ppkt. 2.

10. Korbę do korbowania zwrotnicowych i wykolejnicowych napędów bocznikowych rozjazdów kierujący manewrami pobiera i zdaje od i do użytkownika bocznicy.

3.3. PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICE

1. Zgodnie z obowiązującym regulaminem pracy bocznicy.

3.4. PROWADZENIE MANEWRÓW NA BOCZNICY

1. Zgodnie z obowiązującym regulaminem pracy bocznicy.

3.5. UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA JAZD MANEWRÓW ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC

1. Zwrotnice rozjazdu nr 4 (odgałęziającego bocznicę, zlokalizowaną poza bocznicą), bocznikowego rozjazdu nr 106, dlajazd manewrowych z i na stację Kąty Wrocławskie na i z bocznicy obsługiwane są zdalnie na drodze elektrycznej przez dyżurnego ruchu stacji PKP PLK S.A. Kąty Wrocławskie.
2. Zwrotnice bocznikowych rozjazdów nr 102, 103, 104 i 105 oraz wykolejnice Wk101 i Wk102 obsługiwane są poprzez korbowanie napędów zwrotnicowych i wykolejnicowych przez kierującego manewrami przewoźnika obsługującego bocznicę.

3.6. GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYTKOWANIE

1. Do zabezpieczenia taboru kolejowego na bocznicy stosowane są płozy hamulcowe.
2. Na bocznicy zlokalizowany jest stojak w ukresie rozjazdu nr 105 z sześcioma płozami o cechach SCH1 do SCH6.
3. Płozy hamulcowe nie użyte do zabezpieczania taboru, oraz po usunięciu ich z pod taboru muszą być umieszczone na stojakach do tego przeznaczonym.
4. W przypadku nieodłożenia płozy na stojak przeznaczony dla tej płozy, użytkownik bocznicy naliczy karę porządkową w wysokości 500zł. za każdą nieodłożoną płozę hamulcową.
5. Za stan, ilość i nadzór nad właściwym stosowaniem przez drużyny manewrowe przewoźników kolejowych płóz hamulcowych na bocznicy odpowiada użytkownik bocznicy – nadzorujący bocznicę.

3.7. ZABEZPIECZANIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM

1. Punkty zdawczo-odbiorcze na torach nr 200, 202 i 204 i punkty ładunkowe na torach nr 202 i 204 zlokalizowane są na spadku o pochyleniu wynoszącym od 1,097‰ do 1,960‰

z kierunku od rozjazdu odgałęziającego bocznicy nr 4. Szczegółowy opis pochyłeń przedstawia plan schematyczny stanowiący Załącznik nr 1 do niniejszego regulaminu.

2. Wagony przewidziane na postój muszą być zabezpieczone przed możliwością zbiegnięcia przemieszczenia się.
3. Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem w każdym przypadku po ukończeniu manewrów.
4. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem – przemieszczeniem się na torach zdawczo odbiorczych 200 oraz na torach zdawczo-odbiorczych i ładunkowych nr 202 i 204 dokonuje się przez sprzęgnięcie taboru i zabezpieczenie płozami hamulcowymi, wyłożonymi po jednej płozie pod koła ostatniego wagonu z obu stron całej grupy wagonów po jednej na każdym toku szynowym.
5. Zabezpieczenia taboru kolejowego przed zbiegnięciem na bocznicy dokonuje i za właściwe zabezpieczenie taboru odpowiedzialny jest kierujący manewrami ustawiacz przewoźnika w przypadku wykonywania przez niego manewrów natychmiast po ich zakończeniu lub po odstawieniu przetaczanego taboru przed odczepieniem środka trakcyjnego.
6. Pozostawianie wagonów po zakończeniu pracy manewrowej oraz od momentu podstawiania taboru na bocznicy do momentu jego zabrania z bocznicy przez przewoźnika bez zabezpieczenia, jest zabronione.
7. Podczas wykonywania czynności za i wyładunkowych, wagony powinny być zabezpieczone przed przemieszczeniem się jak wskazano w w/w ppkt 4.
8. Zabrania się używania do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem: kamieni, kawałków drewna, blach, żelaza itp. przedmiotów nie przystosowanych do tego celu.
9. Podczas zabierania wagonów z punktu zdawczo - odbiorczego oraz pozostałych torów, przed daniem sygnału do odjazdu, drużyna manewrowa przewoźnika zobowiązana jest usunąć płozy hamulcowe i złożyć je w odpowiednim stojaku.

IV. ORGANIZACJA PRACY MANEWRÓW NA BOCZNICY

4.1. PLANOWANIE I ORGANIZOWANIE PRACY MANEWRÓW

1. Zgodnie z obowiązującym regulaminem pracy bocznicy.

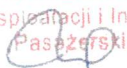
4.2. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Niniejszy regulamin tymczasowy jest integralną częścią Regulaminu pracy bocznicy kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o., ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie w zakresie nie ustalony niniejszym regulaminem.
2. Niniejszy regulamin po uzgodnieniu jego treści w zakresie techniczno ruchowym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i zatwierdzeniu przez użytkownika bocznicy należy przekazać do stosowania wszystkim przewoźnikom kolejowym obsługującym bocznicy.
3. Z treścią niniejszego regulaminu muszą być zapoznani wszyscy pracownicy użytkownika bocznicy związani z transportem kolejowym, oraz czynnościami ładunkowymi.

4. Układ torowo rozjazdowy wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym oraz z opisem technicznym przedstawia
 - 1) Plan schematyczny bocznicy kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o. stanowiący załącznik nr 1 do niniejszego regulaminu.
5. Wszystkie pozostałe postanowienia obowiązującego Regulaminu pracy bocznicy kolejowej SCHAVEMAKER Invest Sp. z o.o. ul. Fabryczna 1, 55-080 Kąty Wrocławskie nie ujęte w niniejszy regulaminie określające warunki techniczno eksploatacyjne i organizacyjne bocznicy są ważne i obowiązujące.
6. Niniejszy regulamin obowiązuje od dnia zatwierdzenia do odwołania.

Uzgodniono

w zakresie techniczno ruchowym

NACZELNIK
Zakładu Eksploatacji i Infrastruktury
Pasażerskiej

Grzegorz Długosz

ZATWIERDZIŁ:

Marcin Konopka

Kierownik ds. kolejowych
Schavemaker Invest Sp. z o.o.

Kąty Wrocławskie dnia 03.09.2016r.

