

Uchwała Nr 78/2023
Zarządu „Koleje Małopolskie” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
z siedzibą w Krakowie
z dnia 24 kwietnia 2023 roku

w sprawie przyjęcia zmiany nr 2 do Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej „Koleje Małopolskie” 31-201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6 w stacji Kraków Główny KGA, zatwierdzonego Uchwałą Nr 108/2022 Zarządu Spółki „Koleje Małopolskie” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z dnia 28 lipca 2022 roku oraz przyjęcia nowego tekstu jednolitego

Zarząd Spółki „Koleje Małopolskie” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, działając na podstawie art. 208 § 4 ustawy z dnia 15 września 2000 roku Kodeks spółek handlowych (t.j. Dz. U. z 2022, poz. 1467 z późn.zm.), § 31 ust. 3 Aktu założycielskiego Spółki, § 7 ust. 17 Regulaminu Zarządu Spółki „Koleje Małopolskie” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Krakowie, postanawia:

§ 1

1. Przyjąć zmianę nr 2 do Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej „Koleje Małopolskie” 31-201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6 w stacji Kraków Główny KGA, zatwierdzonego Uchwałą Nr 108/2022 Zarządu Spółki „Koleje Małopolskie” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z dnia 28 lipca 2022 roku, zmienionego Uchwałą Nr 142/2022 Zarządu Spółki „Koleje Małopolskie” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z dnia 18 października 2022 roku, której zakres przedstawia załącznik do niniejszej Uchwały.
2. Przyjąć nowy tekst jednolity Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej „Koleje Małopolskie” 31- 201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6 w stacji Kraków Główny KGA, uwzględniający zmiany, o których mowa powyżej, którego treść stanowi załącznik do niniejszej Uchwały.

§ 2

Realizację Uchwały powierza się Naczelnikowi Punktu Techniczno – Eksploatacyjnego Kraków.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES ZARZĄDU

.....Tomasz Warchol.....

Podpis Prezesa Zarządu

Wykaz zmian do Regulaminu Pracy Bocznicy Kolejowej „Koleje Małopolskie” w stacji Kraków Główny KGA 31-201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6, zatwierdzonego dnia 28 lipca 2022 roku – zmiana nr 2.

Rozdział 1	
1.	pkt 1.1., ppkt 1.1.1.3. Regulaminu:
Przed zmianą:	
1.1.1.3. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r., poz. 1984),	
Po zmianie:	
1.1.1.3. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r., poz. 1984, z późn. zm.).	
2.	pkt 1.1., ppkt 1.1.1.1o Regulaminu:
Przed zmianą:	
1.1.1.10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2021 r., poz. 101).	
Po zmianie:	
1.1.1.10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2021 r., poz. 101, z późn. zm.).	
3.	Pkt 1.1., ppkt 1.1.1.11 – 1.1.1.12 Regulaminu:
Usunięcie pkt. 1.1.1.11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2373) oraz 1.1.1.12. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212, z późn. zm.).	
Dodanie nowego pkt 1.1.1.11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty (Dz.U. z 2022, poz. 2557).	
4.	Pkt 1.2., ppkt 1.2.3 Regulaminu:
Przed zmianą:	
1.2.3. Niniejszy Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej „Koleje Małopolskie” ul. Doktora Twardego 6, 31-201 Kraków, uzgodniony z zarządcą linii: PKP Polskie Linie Kolejowe SA., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków.	
Po zmianie:	
1.2.3. Niniejszy Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej „Koleje Małopolskie” ul. Doktora Twardego 6, 31-201 Kraków, uzgodniony z: zarządcą linii PKP Polskie Linie Kolejowe SA., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków, PKP ENERGETYKA S. A. Zakład Południowy, ul. Kamienna 14, 31-403 Kraków.	
5.	Pkt 1.12., ppkt 1.12.1. Regulaminu:
Przed zmianą:	
1.12.1. Bocznicza kolejowa „KMŁ”, posiada status infrastruktury udostępnianej, stanowiącej obiekt infrastruktury usługowej. Na wniosek przewoźnika operator boczniczy umożliwi dostęp do torów kolejowych na boczniczy kolejowej „KMŁ” oraz do korzystania z następujących usług:	
1.12.1.1. Postój pojazdów trakcyjnych na torach boczniczy.	
1.12.1.2. Zapewnienie dostępu do prądu trakcyjnego.	
1.12.1.3. Rewizja techniczna taboru i utrzymanie naprawcze oraz odfekalnianie, obrządzanie, wodowanie, mycie taboru kolejowego.	
Po zmianie:	
1.12.1. Bocznicza kolejowa „KMŁ”, posiada status infrastruktury udostępnianej, stanowiącej obiekt infrastruktury usługowej. Na wniosek przewoźnika operator boczniczy umożliwi dostęp do torów kolejowych na boczniczy kolejowej „KMŁ” oraz do korzystania z następujących usług:	
1.12.1.1. Postój pojazdów trakcyjnych na torach boczniczy.	
1.12.1.2. Rewizja techniczna taboru i utrzymanie naprawcze oraz odfekalnianie, obrządzanie, wodowanie, mycie taboru kolejowego.	
Rozdział 2	
6.	Pkt 2.2., ppkt 2.2.2. Regulaminu:
Przed zmianą:	

2.2.2. Sterowanie ruchem kolejowym będzie realizowane z nastawni manewrowej „KMŁ” znajdującej się w budynku hali zaplecza, którego obsadę stanowi dyżurny ruchu lub nastawniczy.
Po zmianie: 2.2.2. Sterowanie ruchem kolejowym będzie realizowane z nastawni „KMŁ” znajdującej się w budynku hali zaplecza, którego obsadę stanowi dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy.
7. Pkt 2.2., ppkt 2.2.5 Regulaminu:
Przed zmianą: 2.2.5. Obsługa tarczy manewrowej nr Tm501 znajdującej się na terenie bocznicy prowadzona jest przez dyżurnego ruchu bądź nastawniczego nastawni manewrowej „KMŁ”.
Po zmianie: 2.2.5. Obsługa tarczy manewrowej nr Tm501 znajdującej się na terenie bocznicy prowadzona jest przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego.
8. Pkt 2.4. Tabela 3. Regulaminu:
Poz. 2 – 4 Dodano długość użyteczną torów nr 501, 502, 503 w hali napraw od strony wschodniej i zachodniej.
Poz. 2. Poprawiono długość ogólną toru nr 501.
9. Pkt 2.5. Tabela 5. Regulaminu:
Przed zmianą: Poz. 2 – 15, kolumna 9 Obsługa przez dyżurnego ruchu lub nastawniczego nastawni KMŁ
Po zmianie: Poz. 2 – 15, kolumna 9 Obsługa przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego.
10. Pkt 2.10., Tabela 8. Regulaminu:
Przed zmianą: Kolumna 6. Poz. 1 – 19 Osoba obsługująca: Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona.
Po zmianie: Kolumna 6. Poz. 1 – 19 Osoba obsługująca: Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona.
11. Pkt 2.16. Tabela 9. Regulaminu:
Przed zmianą: Kolumna 6, poz. 26 – 29 Wskaźnik przeniósł mocowany w przypadku odłączenia sieci trakcyjnej w torze w hali. Umieszczanie i zdejmowanie przenośnych wskaźników należy do obowiązków mistrza zmianowego lub innego wyznaczonego pracownika bocznic „KMŁ”.
Po zmianie: Kolumna 6, poz. 26 – 29 Wskaźnik przeniósł mocowany w przypadku odłączenia sieci trakcyjnej w torze w hali. Umieszczanie i zdejmowanie przenośnych wskaźników należy do obowiązków Naczelnika PTE Kraków lub wyznaczonego przez niego pracownika
12. Pkt 2.16. Tabela 10. Regulaminu:
Przed zmianą: Kolumna 4, Poz. 7 Miejsce usytuowania: Tor 515
Po zmianie: Kolumna 4, Poz. 7 Miejsce usytuowania: Tor 505
13. Pkt 2.16. Tabela 10. Regulaminu:
Przed zmianą: Kolumna 6, poz. 2 – 22: Tarcza manewrowa sterowana przez dyżurnego ruchu lub nastawniczego posterunku KMŁ
Po zmianie: Tarcza manewrowa sterowana przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego.
14. Pkt 2.17., ppkt 2.17.1. Regulaminu:
Przed zmianą: 2.17.1. Praca manewrowa na bocznic kolejowej „KMŁ” odbywają się z wykorzystaniem sprawnego pojazdu zjeżdżającego na obsługę utrzymaniowo-serwisowo-naprawczą i postój.
Po zmianie: 2.17.1. Praca manewrowa na bocznic kolejowej „KMŁ” odbywa się z wykorzystaniem czynnego pojazdu zjeżdżającego na obsługę utrzymaniowo-serwisowo-naprawczą i postój.
15. Pkt 2.17., ppkt 2.17.2. Regulaminu:
Przed zmianą: 2.17.2. Do podstawiania i zabierania na i z tor/u 501 w hali (tor w hali bez sieci trakcyjnej) oraz do przetaczania niesprawnego pojazdu wykorzystywany jest pojazd szynowo-drogowy lub inny pojazd kolejowy.
Po zmianie:

A.1

2.17.2. Do podstawiania i zabierania na i z tor/u 501 w hali (tor w hali bez sieci trakcyjnej), 502 i 503 oraz do przetaczania niesprawnego pojazdu wykorzystywany jest pojazd szynowo-drogowy lub inny pojazd kolejowy.

16. Pkt 2.17., ppkt 2.17.4. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.17.4. Wykorzystywany pojazd kolejowy z napędem winien być sprawny technicznie, na potwierdzenie czego właściciel pojazdu powinien posiadać Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego", które wydaje właściciel i jest ważne na czas określony.

Po zmianie:

2.17.4. Wykorzystywany pojazd kolejowy z napędem winien być sprawny technicznie, na potwierdzenie czego właściciel pojazdu powinien posiadać „Przywrócenie do eksploatacji”/ „Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego”, które wydaje właściciel i jest ważne na czas określony.

17. Pkt 2.17., ppkt 2.17.5. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.17.5. W pojeździe szynowo-drogowym z napędem (trakcyjnym) winny znajdować się następujące dokumenty(...).

Po zmianie:

2.17.5. W pojeździe szynowo-drogowym z napędem winny znajdować się następujące dokumenty (...).

18. Pkt 2.18., Tabela 11 Regulaminu:

Przed zmianą:

Kolumna 4, poz. 1. Kanał rewizyjno-przegładowy, tokarka podtorowa, 8 podnośników „Kutruffa” Q=15t, zapadnia trakcyjna, stanowisko do pomiaru nacisku kół (waga), podest stały wraz z bramkami bezpieczeństwa.

Po zmianie:

Kolumna 4, poz. 1. Kanał utrzymaniowo-serwisowo-naprawczy, tokarka podtorowa, 8 podnośników „Kutruffa” Q=15t, zapadnia trakcyjna, stanowisko do pomiaru nacisku kół (waga), podesty ruchome, instalacja sprężonego powietrza wraz z przyłączami, gniazda 3x400V, gniazda 230V

19. Pkt 2.18., Tabela 11 Regulaminu:

Przed zmianą:

Kolumna 4, poz. 2. Kanał rewizyjno-przegładowy, kanał odpadów organicznych, stanowisko do odladzania, myjnia taboru kolejowego

Po zmianie:

Kolumna 4, poz. 2. Kanał utrzymaniowo-serwisowo-naprawczy, kanał odpadów organicznych, stanowisko do odladzania (nadmuch ciepłego powietrza), automatyczna myjnia taboru kolejowego, przyłącza instalacji wodnej, stanowiska do odfekalniania i wodowania

20. Pkt 2.18., Tabela 11 Regulaminu:

Przed zmianą:

Kolumna 4, poz. 3. Kanał rewizyjno-przegładowy, drabiny stacjonarne, podest stały wraz z bramkami bezpieczeństwa, stanowisko do laserowego pomiaru parametrów zestawów kołowych.

Po zmianie:

Kolumna 4, poz. 3. Kanał utrzymaniowo-serwisowo-naprawczy, drabiny stacjonarne, podest stały wraz z bramkami bezpieczeństwa, stanowisko do laserowego pomiaru parametrów zestawów kołowych, instalacja sprężonego powietrza wraz z przyłączami, gniazda 3x400V, gniazda 230V

21. Pkt 2.18., Tabela 11 Regulaminu:

Przed zmianą:

Kolumna 3, poz. 3. Tor do przeglądów taboru trakcyjnego na poziomie P1-P2

Po zmianie:

Kolumna 3, poz. 3. Tor do przeglądów taboru trakcyjnego na poziomie P1-P3 i napraw

22. Pkt 2.18., Tabela 11 Regulaminu:

Przed zmianą:

Kolumna 4, poz. 6. Gniazda do zasilania zewnętrznego taboru kolejowego

Po zmianie:

Kolumna 4, poz. 6. Gniazda 3x400V do zasilania zewnętrznego taboru kolejowego

23. Pkt 2.18., Tabela 11 Regulaminu:

Przed zmianą:

Kolumna 4, poz. 7. System odfekalniania/płukania i wodowania pojazdów kolejowych.

Po zmianie:

Kolumna 4, poz. 7. Stanowisko odfekalniania i wodowania pojazdów kolejowych

24. Pkt 2.19., ppkt. 2.19.1.1. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.19.1.1. Łączność zapowiadawcza między posterunkami KGA i KMŁ jest realizowana z wykorzystaniem aparatu MB znajdującego się w pomieszczeniu dyżurnego ruchu „KMŁ” oraz z wykorzystaniem istniejących urządzeń łączności w budynku nastawni KGA.

Po zmianie:

2.19.1.1. Łączność zapowiadawcza między posterunkami KGA i KMŁ jest realizowana z wykorzystaniem aparatu MB znajdującego się w pomieszczeniu dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego oraz z wykorzystaniem istniejących urządzeń łączności w budynku nastawni KGA.

25. Pkt 2.19., ppkt. 2.19.1.3. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.19.1.3. Łączność radiotelefoniczna z wykorzystaniem następujących pasm częstotliwości i radiotelefonów znajdujących się na bocznicy „KMŁ”:

2.19.1.3.1. Radiotelefon przenośny pracujący w sieci pociągowej na częstotliwości:

150,925 MHz - kanał bocznicy, w ww. sieci pracują radiotelefony przewożne zainstalowane na pojazdach trakcyjnych; sieć pociągowa umożliwia bezpośrednią komunikację między dyżurnym ruchu stacji Kraków Główny KGA, dyżurnym ruchu bocznicy „KMŁ” a maszynistą, oraz dyżurnym ruchu stacji Kraków Główny KGA i dyżurnym ruchu bocznicy „KMŁ” ze sobą.

Po zmianie:

2.19.1.3. Łączność radiotelefoniczna z wykorzystaniem następujących pasm częstotliwości i radiotelefonów znajdujących się na bocznicy „KMŁ”:

2.19.1.3.1. Sieć pociągowa i manewrowa na częstotliwości:

150,575 MHz, 150,150 MHz – sieć pociągowa,

w ww. sieciach pracują radiotelefony przewożne zainstalowane na pojazdach trakcyjnych oraz radiotelefon stacjonarny zainstalowany w nastawni KMŁ; sieć pociągowa umożliwia bezpośrednią komunikację między dyżurnym ruchu stacji Kraków Główny KGA, dyżurnym ruchu KMŁ lub nastawniczym a maszynistą, oraz dyżurnym ruchu stacji Kraków Główny KGA i dyżurnym ruchu KMŁ lub nastawniczym ze sobą.

153,400 MHz – sieć manewrowa,

w ww. sieci pracują radiotelefony przewożne zainstalowane na pojazdach trakcyjnych użytkownika bocznicy oraz radiotelefon stacjonarny zainstalowany w nastawni KMŁ, radiotelefony przenośne będące na wyposażeniu pracowników bocznicy oraz w pojeździe kolejowym z napędem; sieć manewrowa umożliwia bezpośrednią komunikację między dyżurnym ruchu KMŁ lub nastawniczym, a maszynistą oraz do wzajemnego komunikowania się pracowników obsługujących bocznice oraz z kierującym Pojazdem kolejowym z napędem.

150,350 MHz – sieć pociągowa, test RADIO – STOP;

150,500 MHz – sieć pociągowa, kanał ratunkowy.

26. Pkt 2.20., ppkt. 2.20.5. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.20.5. Sieć trakcyjna na bocznicy zasilana jest jednostronnie poprzez odłącznik sekcyjny z napędem silnikowym nr 160 „Wagonownia KM” usytuowany na indywidualnej konstrukcji wsporczej w lokacie 0-4KM.

Po zmianie:

2.20.5. Sieć trakcyjna na bocznicy zasilana jest jednostronnie poprzez rozłącznik zasilacza z napędem silnikowym nr R160 „Wagonownia KM” usytuowany na indywidualnej konstrukcji wsporczej w lokacie 0-4KM.

27. Pkt 2.20., ppkt. 2.20.6. – 2.20.19. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.20.6. Otwieranie lub zamykanie odłącznika sekcyjnego nr 160 „Wagonownia KM” zasilającego całą grupę torów bocznicy należy wykonać po uzgodnieniu z dyspozytorem PKP Energetyka S.A. – tel. 12 393 19 00

2.20.7. Za otwieranie lub zamykanie odłączników odpowiedzialny jest uprawniony pracownik bocznicy „KMŁ” lub też pracownik firmy zewnętrznej.

2.20.8. Sieć trakcyjna w hali na torach nr 502 i 503 zasadniczo pozostaje w stanie z wyłączonym napięciem, zgodnie ze schematem sekcjonowania stanowiącym załącznik nr 3 do regulaminu. Miejsca włączenia i wyłączenia zasilania oraz lokalizacji odłączników wskazane są na schemacie sekcjonowania stanowiącym pkt. 15.1.3 niniejszego regulaminu.

2.20.9. Wyłączenia i załączenia odłączników sieciowych dokonuje osoba upoważniona na polecenie mistrza zmianowego lub innego wyznaczonego pracownika.

AI

2.20.10. Sieć trakcyjna w hali na torach 502 i 503 będzie odizolowana od sieci trakcyjnej na pozostałej części bocznicy poprzez rozłączniki nr 126 (tor 502) oraz 136 (tor 503) od strony wschodniej oraz poprzez odłączniki nr 126/1 (tor 502) i 136/1 (tor 502) od strony zachodniej.

2.20.11. Po odłączeniu napięcia i obustronnym uszynieniu odcinka sieci trakcyjnej między 126, a 126/1 oraz 136, a 136/1, odcinek sieci trakcyjnej wewnątrz hali zostanie uziemiony. Uziemienie odcinka sieci trakcyjnej wewnątrz hali (sieci górnej oraz sieci powrotnej) jest realizowane poprzez otwarcie zespołów odłączników nr 126/2 i 126/3 oraz 136/2 i 136/3. Odłączniki znajdują się w kontenerach 1 i 2.

2.20.12. Cykl załączenia lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej jest powiązany z sygnalizacją świetlną i dźwiękową w hali informującą o obecności napięcia w sieci trakcyjnej bądź jej uziemieniu.

2.20.13. Czynności w celu wyłączenia napięcia w sieci toru 502:

2.20.13.1. Otwarcie rozłącznika nr 126 (odłączenie napięcia i uszynienie jednostronne odcinka sieci trakcyjnej między izolatorami z rozłącznikiem 126 i odłącznikiem 126/1).

2.20.13.2. Otwarcie odłącznika nr 126/1 (uszynienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej między między izolatorami z rozłącznikiem 126 i odłącznikiem 126/1).

2.20.13.3. Otwarcie zespołów odłącznikowych nr 126/2 i 126/3 (uziemienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej wraz z siecią powrotną między izolatorami sekcijnymi z odłącznikami 126/2 i 126/3).

2.20.14. Czynności w celu załączenia napięcia w sieci toru 502:

2.20.14.1. Zamknięcie zespołów odłącznikowych nr 126/2 i 126/3 w kontenerach.

2.20.14.2. Zamknięcie odłącznika nr 126/1.

2.20.14.3. Zamknięcie rozłącznika nr 126.

2.20.15. Czynności w celu wyłączenia napięcia w sieci toru 503:

2.20.15.1. Otwarcie rozłącznika nr 136 (odłączenie napięcia i uszynienie jednostronne odcinka sieci trakcyjnej między izolatorami z rozłącznikiem 136 i odłącznikiem 136/1).

2.20.15.2. Otwarcie odłącznika nr 136/1 (uszynienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej między między izolatorami z rozłącznikiem 136 i odłącznikiem 136/1).

2.20.15.3. Otwarcie zespołów odłącznikowych nr 136/2 i 136/3 (uziemienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej wraz z siecią powrotną między izolatorami sekcijnymi z odłącznikami 136/2 i 136/3).

2.20.16. Czynności w celu załączenia napięcia w sieci toru 503:

2.20.16.1. Zamknięcie zespołów odłącznikowych nr 136/2 i 136/3 w kontenerach.

2.20.16.2. Zamknięcie odłącznika nr 136/1.

2.20.16.3. Zamknięcie rozłącznika nr 136.

2.20.17. Stanowiska sterowania odłącznikami znajdują się na hali przy wrotach wjazdowych. Na stanowisku sterowania znajduje się kasetka sterownicza, w której dostęp do przycisku „włącz” blokowany jest przez zamek z kluczem. Klucz do przycisku „włącz” znajduje się w dyspozycji mistrza zmianowego lub innego wyznaczonego pracownika bocznicy „KMŁ”.

2.20.18. Umieszczanie i zdejmowanie przenośnych wskaźników należy do obowiązków mistrza zmianowego lub innego wyznaczonego pracownika bocznicy „KMŁ”.

Po zmianie:

2.20.6. Otwieranie lub zamykanie rozłącznika zasilacza nr R160 „Wagonownia KM” zasilającego całą grupę torów bocznicy należy wykonać po uzgodnieniu z dyspozytorem PKP Energetyka S.A. 22 279 53 20 wew. 1 lub 697 040 695.

2.20.7. Za otwieranie lub zamykanie rozłącznika i odłączników sieciowych odpowiedzialny jest upoważniony i uprawniony mistrz serwisu lub wyznaczona przez niego upoważniona i uprawniona osoba lub pracownik firmy zewnętrznej, posiadający stosowne upoważnienie i uprawnienia w tym zakresie. Za nadzór nad osobami uprawnionymi odpowiada Naczelnik PTE Kraków.

2.20.8. Sieć trakcyjna w hali na torach nr 502 i 503 zasadniczo pozostaje w stanie z załączonym napięciem, zgodnie ze schematem sekcjonowania stanowiącym załącznik nr 3 do regulaminu. Miejsca włączenia i wyłączenia zasilania oraz lokalizacji odłączników wskazane są na schemacie sekcjonowania stanowiącym pkt. 15.1.3 niniejszego regulaminu.

2.20.9. Sieć trakcyjna w hali na torach 502 i 503 będzie odizolowana od sieci trakcyjnej na pozostałej części bocznicy poprzez odłączniki nr 126 (tor 502) oraz 136 (tor 503) od strony wschodniej oraz poprzez odłączniki nr 126/1 (tor 502) i 136/1 (tor 503) od strony zachodniej.

2.20.10. Po odłączeniu napięcia i obustronnym uszynieniu odcinka sieci trakcyjnej między 126, a 126/1 oraz 136, a 136/1, odcinek sieci trakcyjnej wewnątrz hali zostanie uziemiony. Uziemienie odcinka sieci trakcyjnej wewnątrz hali (sieci górnej oraz sieci powrotnej) jest realizowane poprzez otwarcie zespołów odłączników nr 126/2 i 126/3 oraz 136/2 i 136/3. Odłączniki znajdują się w kontenerach 1 i 2. Ponadto po wyłączeniu napięcia 3 kV w sieci trakcyjnej na odcinku toru nr 502 i 503 w hali przeglądowo-naprawczej dodatkowo jest uszyniona sieć trakcyjna za pomocą

przenośnych uszyniaczy ochronnych w następujących lokatach sieci: tor nr 502 – lokata 0-54KM i 0-68KM; tor 503 – lokata 0-55KM i 0-69KM.

2.20.11. Cykl załączenia lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej jest powiązany z sygnalizacją świetlną i dźwiękową w hali informującą o obecności napięcia w sieci trakcyjnej bądź jej uziemieniu.

2.20.12. Czynności w celu wyłączenia napięcia w sieci toru 502:

2.20.12.1. Otwarcie odłącznika nr 126 (odłączenie napięcia i uszynienie jednostronne odcinka sieci trakcyjnej między izolatorami z odłącznikiem 126 i odłącznikiem 126/1).

2.20.12.2. Otwarcie odłącznika nr 126/1 (uszynienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej między izolatorami z odłącznikiem 126 i odłącznikiem 126/1).

2.20.12.3. Otwarcie zespołów odłącznikowych nr 126/2 i 126/3 (uziemienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej wraz z siecią powrotną między izolatorami sekcyjnymi z odłącznikami 126/2 i 126/3).

2.20.13. Założenie przenośnych uszyniaczy ochronnych na wysięgnikach zawieszenia sieci trakcyjnej w lokatach 0-54KM i 0-68KM.

2.20.14. Czynności w celu załączenia napięcia w sieci toru 502:

2.20.14.1. Usunięcie przenośnych uszyniaczy ochronnych z sieci trakcyjnej w lokatach 0-54KM i 0-68KM.

2.20.14.2. Zamknięcie zespołów odłącznikowych nr 126/2 i 126/3 w kontenerach.

2.20.14.3. Zamknięcie odłącznika nr 126/1.

2.20.14.4. Zamknięcie odłącznika nr 126.

2.20.15. Czynności w celu wyłączenia napięcia w sieci toru 503:

2.20.15.1. Otwarcie odłącznika nr 136 (odłączenie napięcia i uszynienie jednostronne odcinka sieci trakcyjnej między izolatorami z odłącznikiem 136 i odłącznikiem 136/1).

2.20.15.2. Otwarcie odłącznika nr 136/1 (uszynienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej między izolatorami z odłącznikiem 136 i odłącznikiem 136/1).

2.20.15.3. Otwarcie zespołów odłącznikowych nr 136/2 i 136/3 (uziemienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej wraz z siecią powrotną między izolatorami sekcyjnymi z odłącznikami 136/2 i 136/3).

2.20.15.4. Założenie przenośnych uszyniaczy ochronnych na wysięgnikach zawieszenia sieci trakcyjnej w lokatach 0-55KM i 0-69KM.

2.20.16. Czynności w celu załączenia napięcia w sieci toru 503:

2.20.16.1. Usunięcie przenośnych uszyniaczy ochronnych z sieci trakcyjnej w lokatach 0-55KM i 0-69KM.

2.20.16.2. Zamknięcie zespołów odłącznikowych nr 136/2 i 136/3 w kontenerach.

2.20.16.3. Zamknięcie odłącznika nr 136/1.

2.20.16.4. Zamknięcie odłącznika nr 136.

2.20.17. Stanowiska sterowania odłącznikami znajdują się na hali przy wrotach wjazdowych. Na stanowisku sterowania znajduje się kasetka sterownicza, w której dostęp do przycisku „włącz” blokowany jest przez zamek z kluczem. Klucz do przycisku „włącz” znajduje się u w dyspozycji Naczelnika PTE Kraków lub wyznaczonego przez niego pracownika.

2.20.18. Do obsługi kaset sterowniczych i wykonywania czynności łączeniowych odłączników sekcyjnych oraz do zakładania i usunięcia przenośnych uszynień ochronnych są upoważnieni i uprawnieni pracownicy.

2.20.19. Umieszczanie i zdejmowanie przenośnych wskaźników należy do obowiązków Naczelnika PTE Kraków lub wyznaczonego przez niego pracownika.

2.20.20. Szczegółowe procedury przygotowania, przekazania i likwidacji miejsca pracy w pobliżu sieci jezdnej określa „Instrukcja organizacji bezpiecznej pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych w Spółce „Koleje Małopolskie” Sp. z o.o. – Zasady przygotowania miejsca pracy w pobliżu sieci jezdnej”.

28. Pkt 2.23., ppkt. 2.23.1. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.23.1. Jazdy manewrowe z i na bocznice kolejową „KMŁ” odbywają się na żądanie użytkownika bocznic po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu stacji Kraków Główny KGA i dyżurnym ruchu lub nastawniczym na terenie bocznic „KMŁ”.

Po zmianie:

2.23.1. Jazdy manewrowe z i na bocznice kolejową „KMŁ” odbywają się na żądanie użytkownika bocznic po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu stacji Kraków Główny KGA i dyżurnym ruchu KMŁ lub nastawniczym.

29. Pkt 2.23., ppkt. 2.23.2. Regulaminu:

Przed zmianą:

AKI

2.23.2. Wjazd jazd manewrowych ze stacji Kraków Główny KGA na bocznice kolejową „KMŁ” odbywa się po daniu zgody dyżurnemu ruchu KGA przez dyżurnego ruchu nastawni KMŁ w komputerowych urządzeniach srk (blokada stacyjna).

Po zmianie:

2.23.2. Wjazd jazd manewrowych ze stacji Kraków Główny KGA na bocznice kolejową „KMŁ” odbywa się po daniu zgody dyżurnemu ruchu KGA przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego w komputerowych urządzeniach srk (blokada stacyjna).

30. Pkt 2.23., ppkt. 2.23.5. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.23.5. Jazda manewrowa od Tm229 przy torze nr 104a odbywa się do Tm501 usytuowanej po prawej stronie toru dojazdowego nr 551 bocznic kolejowej „KMŁ”, skąd dyżurny ruchu nastawni KMŁ nastawia drogę dla jazdy manewrowej na tor uzgodniony z dyspozytorem.

Po zmianie:

2.23.5. Jazda manewrowa od Tm229 przy torze nr 104a odbywa się do Tm501 usytuowanej po prawej stronie toru dojazdowego nr 551 bocznic kolejowej „KMŁ”, skąd dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy nastawia drogę dla jazdy manewrowej.

31. Pkt 2.23., ppkt. 2.23.7. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.23.7. Wyjazd jazdy manewrowej z bocznic kolejowej „KMŁ” odbywa poprzez zgłoszenie dyżurnemu ruchu stacji Kraków Główny KGA potrzeby takiej jazdy i nastawienie przez dyżurnego ruchu nastawni KMŁ lub nastawniczego drogi przebiegu dla jazdy manewrowej do toru dojazdowego nr 551.

Po zmianie:

2.23.7. Wyjazd jazdy manewrowej z bocznic kolejowej „KMŁ” odbywa się poprzez zgłoszenie dyżurnemu ruchu stacji Kraków Główny KGA potrzeby takiej jazdy i nastawienie przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego drogi przebiegu dla jazdy manewrowej do toru dojazdowego nr 551.

32. Pkt 2.23., ppkt. 2.23.10. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.23.10. Wszelkie uzgodnienia dotyczące wjazdów/wyjazdów na/z bocznic odnotowywane są obustronnie w „Książce przebiegów” R 142 przez dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA i dyżurnego ruchu nastawni KMŁ.

Po zmianie:

2.23.10. Wszelkie uzgodnienia dotyczące wjazdów/wyjazdów na/z bocznic odnotowywane są obustronnie w „Książce przebiegów” R-142 przez dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA i dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego.

33. Pkt 2.23., ppkt. 2.23.11. Regulaminu:

Przed zmianą:

2.23.11. Podczas wjazdów składów manewrowych zestawionych z więcej niż 1 EZT lub długości przekraczającej 91m, dla uniknięcia blokowania dróg rozjazdowych w okręgu nastawczym KGA przez składy manewrowe zatrzymane przed tarczą manewrową Tm501 przy torze nr 551 dyżurny ruchu KMŁ jest zobowiązany przed ustawieniem przez dyżurnego ruchu KGA przebiegu manewrowego do tarczy Tm501 ułożyć drogę przebiegu w kierunku torów zaplecza lub wyznaczonych torów na postój i wyświetlić na w/w tarczy sygnał zezwalający na jazdę.

Po zmianie:

2.23.11. Podczas wjazdów składów manewrowych zestawionych z więcej niż 1 EZT lub długości przekraczającej 91m, dla uniknięcia blokowania dróg rozjazdowych w okręgu nastawczym KGA przez składy manewrowe zatrzymane przed tarczą manewrową Tm501 przy torze nr 551 dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy jest zobowiązany przed ustawieniem przez dyżurnego ruchu KGA przebiegu manewrowego do tarczy Tm501 ułożyć drogę przebiegu w kierunku torów zaplecza lub wyznaczonych torów na postój i wyświetlić na w/w tarczy sygnał zezwalający na jazdę.

Rozdział 3

34. Pkt 3.4., ppkt. 3.4.1. Regulaminu:

Przed zmianą:

3.4.1. Do obsługi bocznic nie można użyć pojazdów o nacisku większym niż 221 kN na oś.

Po zmianie:

3.4.1. Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę na bocznic wynosi nie więcej niż 221 kN na oś.

35. Pkt 3.5., ppkt. 3.5.1. Regulaminu:

Przed zmianą:

3.5.1. Do kursowania po torach boczniczy dopuszcza się wszystkie pojazdy trakcyjne, które nie przekraczają dopuszczalnego nacisku osi na szynę, określonego w pkt. 3.3 oraz spełniają warunki dot. skrajni określone w pkt. 2.14.
Po zmianie: Dojazd manewrowych po torach boczniczy dopuszcza się wszystkie pojazdy trakcyjne, które nie przekraczają dopuszczalnego nacisku osi na szynę, określonego w pkt. 3.4 oraz spełniają warunki dot. skrajni określone w pkt. 2.14.
36. Pkt 3.5., ppkt. 3.5.2. Regulaminu:
Przed zmianą: 3.5.2. Do kursowania po torach boczniczy dopuszcza się elektryczne pojazdy trakcyjne o zasilaniu innymi niż 3kV prądu stałego tylko w stanie nieczynnym z opuszczonymi odbierakami.
Po zmianie: 3.5.2. Dojazd manewrowych po torach boczniczy dopuszcza się elektryczne pojazdy trakcyjne o zasilaniu innymi niż 3kV prądu stałego tylko w stanie nieczynnym z opuszczonymi odbierakami.
37. Pkt 3.7., ppkt. 3.7.2. Regulaminu:
Przed zmianą: 3.7.2. Pojazd szynowo-drogowy nie może poruszać się po torach zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A., z którą jest połączona bocznicza „KMŁ”.
Po zmianie: 3.7.2. Pojazd szynowo-drogowy może poruszać się po torach zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A., z którą jest połączona bocznicza „KMŁ”, <u>jedynie</u> w zakresie niezbędnym do wykonywania manewrów oraz przemieszczania pojazdu kolejowego do miejsca wykonywania pracy.
Rozdział 4
38. Pkt 4.2., ppkt. 4.2.1. Regulaminu:
Przed zmianą: 4.2.1. Prędkość jazdy po torach boczniczy wynosi maksymalnie 15 km/h, oprócz toru 504, na którym prędkość maksymalna wynosi 25 km/h.
Po zmianie: 4.2.1. Prędkość jazdy po wszystkich torach boczniczy wynosi maksymalnie 15 km/h, oprócz toru 504, na którym dopuszcza się zwiększenie maksymalnej prędkości do 25 km/h w uzasadnionych przypadkach potrzeby przeprowadzenia testów przez serwis pojazdów. W takich przypadkach zwiększenie prędkości na torze 504 podlega zgłoszeniu takiej potrzeby przez Mistrza Serwisu do dyżurnego ruchu KMŁ / nastawniczego. Podwyższenie prędkości odbywa się za zgodą Dyżurnego Ruchu KMŁ/ nastawniczego.
39. Pkt 4.2., ppkt. 4.2.3.3. Regulaminu:
Przed zmianą: 4.2.3.3. Przy jeździe ciągnionej dla manewrów z pojazdem dwudrogowym do 10 km/h.
Po zmianie: 4.2.3.3. Przy jeździe ciągnionej dla manewrów z pojazdem szynowo – drogowym do 10 km/h.
40. Pkt 4.2., ppkt. 4.2.3.4. Regulaminu:
Przed zmianą: 4.2.3.4. Przy jeździe spychanej dla manewrów z pojazdem dwudrogowym do 5 km/h.
Po zmianie: 4.2.3.4. Przy jeździe spychanej dla manewrów z pojazdem szynowo – drogowym do 5 km/h.
41. Pkt 4.4., ppkt. 4.4.3. – 4.4.7. Regulaminu:
Przed zmianą: 4.4.3. Pchane pojazdy kolejowe bezwzględnie są z pojazdem szynowo-drogowym i ze sobą sprzęgnięte. 4.4.4. Podczas wstawiania pojazdów trakcyjnych do hali i na tory odstawcze na pchanych pojazdach kolejowych ustawiacz powinien poprzedzać pieszko (idąc obok toru) i podawać sygnały w kierunku maszynisty. 4.4.5. Przed rozpoczęciem pchania ustawiacz powiadamia maszynistę o pchaniu pojazdów kolejowych. 4.4.6. Maksymalna liczba pchanych pojazdów trakcyjnych przez pojazd szynowo-drogowy do podstawienia w hali na tor nr 501 nie powinna przekraczać maksymalnego uciążu pojazdu szynowo-drogowego.
Po zmianie: 4.4.3. Pchane pojazdy kolejowe muszą być ze sobą oraz z pojazdem szynowo – drogowym sprzęgnięte.

4.4.4. Podczas wstawiania pojazdów trakcyjnych do hali ustawiacz/kierownik manewrów powinien poprzedzać pieszo (idąc obok toru) i podawać sygnały w kierunku maszynisty.
4.4.5. Pchanie pojazdów kolejowych do hali pojazdem szynowo-drogowym na tor 501 może odbywać się od strony wschodniej i zachodniej.
4.4.6. Przed rozpoczęciem pchania ustawiacz/kierownik manewrów powiadamia prowadzącego pojazd o pchaniu pojazdów kolejowych.
4.4.7. Maksymalna liczba pchanych pojazdów trakcyjnych przez pojazd szynowo – drogowy do podstawienia w hali na tor nr 501 nie może przekraczać maksymalnego uciążu pojazdu szynowo – drogowego.

42. Pkt 4.5., ppkt. 4.5.2. Regulaminu:

Przed zmianą:

4.5.2. Sprzęganie pojazdów trakcyjnych jest również możliwe między dwoma pojazdami trakcyjnymi z wykorzystaniem sprzęgów automatycznych. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów trakcyjnych należy wówczas do obowiązku maszynisty pod nadzorem drugiego maszynisty lub ustawiacza.

Po zmianie:

4.5.2. Sprzęganie pojazdów trakcyjnych jest również możliwe między dwoma pojazdami trakcyjnymi z wykorzystaniem sprzęgów automatycznych. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów trakcyjnych należy wówczas do obowiązku maszynisty pod nadzorem drugiego maszynisty lub ustawiacza / kierownika manewrów.

43. Pkt 4.5., ppkt. 4.5.3. Regulaminu:

Przed zmianą:

4.5.3. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych ze sprzęgiem śrubowym i zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki przy podstawianiu i zabieraniu pojazdów kolejowych na bocznicę kolejowej „KMŁ” należy do obowiązku ustawiacza.

Po zmianie:

4.5.3. Sprzęganie pojazdów trakcyjnych jest również możliwe między dwoma pojazdami trakcyjnymi z wykorzystaniem sprzęgów automatycznych. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów trakcyjnych należy wówczas do obowiązku maszynisty pod nadzorem drugiego maszynisty lub ustawiacza / kierownika manewrów.

Dodano:

4.5.4. W przypadku braku możliwości wykonania czynności, o której mowa powyżej przez ustawiacza/ kierownika manewrów, obowiązki te wykonuje maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie bocznic kolejowej .

44. Pkt 4.6., ppkt. 4.6.1. Regulaminu:

Przed zmianą:

4.6.1. Obsada drużyny manewrowej przy jazdach pilotowanych przy obsłudze bocznic kolejowej „KMŁ” jest jednoosobowa – składa się z ustawiacza.

Po zmianie:

4.6.1. Obsada drużyny manewrowej przy jazdach pilotowanych przy obsłudze bocznic kolejowej „KMŁ” jest jednoosobowa – składa się z ustawiacza/ kierownika manewrów.

45. Pkt 4.6., ppkt. 4.6.4. Regulaminu:

Przed zmianą:

4.6.4. Do wykonywania pracy manewrowej na bocznicę kolejowej „KMŁ” jest używana łączność telefoniczna w ogólnodostępnych pasmach operatorów krajowej telefonii bezprzewodowej, z wykorzystaniem komórkowych urządzeń telekomunikacji oraz łączność radiotelefoniczna z wykorzystaniem pasm częstotliwości i radiotelefonów znajdujących się na bocznicę „KMŁ”.

Po zmianie:

Do wykonywania pracy manewrowej na bocznicę kolejowej „KMŁ” jest używana łączność radiotelefoniczna z wykorzystaniem pasm częstotliwości i radiotelefonów znajdujących się na bocznicę „KMŁ”. Jeżeli nie jest możliwe użycie łączności radiotelefonicznej, prace manewrowe prowadzi się za pomocą sygnałów ręcznych dawnych chorągiewką lub latarką i sygnałów dźwiękowych.

46. Pkt 4.8., ppkt. 4.8.1. Regulaminu:

Przed zmianą:

4.8.1. Otwieranie bramy wjazdowej do hali warsztatowo-naprawczej odbywa się na polecenia mistrza zmianowego przez wyznaczonego pracownika.

Po zmianie:

4.8.1. Otwieranie i zamykanie bramy wjazdowej do hali warsztatowo-naprawczej należy do obowiązków ustawiacza/kierownika manewrów.

47. Pkt 4.8., ppkt. 4.8.3.3. Regulaminu:

<p>Przed zmianą: 4.8.3.3. Należy włączyć napięcie w sieci trakcyjnej na torze będącym pod siecią trakcyjną na czas wjazdu pojazdu trakcyjnego oraz usunąć wskaźnik We 4.</p>
<p>Po zmianie: 4.8.3.3. W przypadku gdy pojazd jest manewrowany przez inny pojazd trakcyjny lub pojazd szynowo – drogowy konieczne jest przed wjazdem do hali opuścić odbieraki prądu.</p>
<p>48. Pkt 4.8., ppkt 4.8.4. Regulaminu:</p>
<p>Przed zmianą: 4.8.4. Wszystkie przedmioty powinny być odsunięte od toru na odległość określoną w wymaganiach dot. skrajni. Dopilnowanie zachowania odpowiedniej skrajni należy do obowiązków mistrza zmianowego.</p>
<p>Po zmianie: 4.8.4. Wszystkie przedmioty powinny być odsunięte od toru na odległość określoną w wymaganiach dot. skrajni. Dopilnowanie zachowania odpowiedniej skrajni należy do obowiązków ustawiacza/kierownika manewrów.</p>
<p>49. Pkt 4.8., ppkt 4.8.5. Regulaminu:</p>
<p>Przed zmianą: 4.8.5. Wjazd i wyjazd do hali odbywa pod nadzorem ustawiacza bocznic kolejowej „KMŁ”.</p>
<p>Po zmianie: 4.8.5. Wjazd i wyjazd do hali odbywa się pod nadzorem ustawiacza/kierownika manewrów.</p>
<p>50. Pkt 4.8., ppkt 4.8.7. Regulaminu:</p>
<p>Przed zmianą: 4.8.7. Podczas jazd manewrowych zabronione jest wchodzenie lub wychodzenie w bramie jak również przebywanie w świetle bramy.</p>
<p>Po zmianie: 4.8.7. Podczas jazd manewrowych zabronione jest wchodzenie lub wychodzenie przez bramę, jak również przebywanie w świetle bramy.</p>
<p>51. Pkt 4.11., ppkt 4.11.2. Regulaminu:</p>
<p>Przed zmianą: 4.11.2. Zwrotnicy nie wolno przekładać, gdy jest zajęta przez tabor lub gdy nadjeżdżający tabor toczy się i znajduje się w bezpośredniej bliskości zagrażającej bezpieczeństwu pracy.</p>
<p>Po zmianie: 4.11.2. Zwrotnicy nie wolno przekładać, gdy jest zajęta przez tabor lub gdy nadjeżdżający tabor toczy się i znajduje się w bezpośredniej bliskości zagrażającej bezpieczeństwu ruchu.</p>
<p>52. Pkt 4.12., ppkt 4.12.5. Regulaminu</p>
<p>Przed zmianą: 4.12.5. Za prawidłowe rozmieszczenie oraz użycie i usunięcie z toru płóz nie używanych odpowiedzialny jest ustawiacz.</p>
<p>Po zmianie: 4.12.5. Za prawidłowe rozmieszczenie oraz użycie i usunięcie z toru płóz nie używanych odpowiedzialny jest ustawiacz/kierownik manewrów, a w przypadku kiedy nie może wykonać tych czynności, maszynista pojazdu kolejowego.</p>
<p>53. Pkt 4.13. Regulaminu</p>
<p>Przed zmianą: 4.13.1. Zabezpieczenie wstawionych pojazdów kolejowych odstawianych na postój (przeglądy techniczne, odfekalnianie, piaskowanie, itp.) na torach bocznic kolejowej „KMŁ” należy do obowiązków maszynisty pozostawiającego ten pojazd poprzez zahamowanie pojazdu hamulcem zespolonym i/lub hamulcem postojowym. 4.13.2. Podłożenie płozy hamulcowej pod ostatni zestaw kołowy od strony spadku należy do obowiązku kierownika manewrów. Czynność stosuje się w przypadku pozostawienia pojazdu bez obsady drużyny trakcyjnej. 4.13.3. Zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy dokonywać przed odcięciem pojazdu szynowo-drogowego od przekazywanego taboru. 4.13.4. W przypadku braku lub uszkodzenia hamulca ręcznego pojazdy trakcyjne należy tak zestawić aby odpowiadały warunkom określonym w pkt. 4.13.2 -4.13.3. 4.13.5. W każdym z w/w przypadków zabezpieczający pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem jest zobowiązany powiadomić o sposobie zabezpieczenia dyżurnego ruchu KMŁ, który odnotowuje powyższe w prowadzonej dokumentacji (kontrolce zajętości torów) i informuje pracowników uruchamiających odstawione pojazdy w celu uchylenia zabezpieczenia.</p>

A.1

4.13.6. Zabrania się używania do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem uszkodzonych płóz, klinów, kamieni, kawałków drewna, żelaza, itp.

Po zmianie:

4.13.1. Zabezpieczenie wstawionych pojazdów kolejowych odstawianych na postój (przeglądy techniczne, defekalnianie, piaskowanie, itp.) na torach bocznic kolejowej „KMŁ” należy do obowiązków maszynisty pozostawiającego ten pojazd poprzez zahamowanie pojazdu hamulcem zespolonym i/lub hamulcem postojowym (sprężynowym).

4.13.2. Zabezpieczenie płozem hamulcowym od strony spadku należy do obowiązku ustawiacza. Czynność stosuje się w przypadku pozostawienia pojazdu bez obsady drużyny trakcyjnej oraz w przypadku braku, uszkodzenia lub wyłączenia hamulców zainstalowanych na pojeździe.

4.13.3. Zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy dokonywać przed odłączeniem pojazdu szynowo – drogowego od przekazywanego taboru.

4.13.4. Pojazdy pozostawiane na terenie hali napraw należy zabezpieczać płozem hamulcowym

4.13.5. W każdym z w/w przypadków zabezpieczający pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem jest zobowiązany powiadomić o sposobie zabezpieczenia dyżurnego ruchu KMŁ/nastawniczego, który odnotowuje powyższe w prowadzonej dokumentacji (kontrolce zajętości torów) i informuje pracowników uruchamiających odstawione pojazdy w celu uchylenia zabezpieczenia.

4.13.6. Zabrania się używania do zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem uszkodzonych płóz, klinów, kamieni, kawałków drewna, żelaza, itp.

Rozdział 5

54. Pkt 5.1., ppkt 5.1.2. – 5.1.6. Regulaminu

Przed zmianą:

5.1.2. Praca manewrowa na bocznic kolejowej organizowana jest według wskazań określonych w niniejszym regulaminie użytkownika bocznic kolejowej. Wykonywana jest w oparciu o obowiązujące na bocznic:

5.1.2.1. MK-8 Instrukcja o technice pracy manewrowej oraz o organizacji zestawienia pociągów pasażerskich.

5.1.3. Nadzór nad pracami wykonywanymi w hali sprawuje mistrz zmianowy odpowiedzialny za pracę na torze, na który pojazdy trakcyjne są wstawiane.

5.1.4. Każda praca manewrowa wykonywana na bocznic kolejowej przed przystąpieniem do jej wykonania winna być omówiona przez kierownika manewrów z pracownikami biorącymi udział przy manewrach.

5.1.5. Ruchy manewrowe na bocznic są elementem omówionej uprzednio pracy manewrowej pomiędzy dyżurnym ruchu posterunku KMŁ, a maszynistą biorącym udział w manewrach (oraz ustawiaczem bocznic w przypadku jazd pilotowanych) i są wykonywane po wyświetleniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej usytuowanej po prawej stronie toru z którego ma być prowadzona lub na sygnały podawane przez ustawiacza.

Po zmianie:

5.1.2. Praca manewrowa na bocznic kolejowej organizowana jest według wskazań określonych w niniejszym regulaminie i wykonywana jest w oparciu o obowiązujące na bocznic:

5.1.2.1. MK-8 Instrukcja o technice pracy manewrowej oraz o organizacji zestawienia pociągów pasażerskich.

5.1.3. Nadzór nad pracą manewrową w hali sprawuje ustawiacz/kierownik manewrów jako odpowiedzialny za pracę na torze, na który pojazdy trakcyjne są wstawiane.

5.1.4. Kierownikiem manewrów może być: ustawiacz, kierownik pociągu, dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy przy niepilotowanych jazdach manewrowych lub inny pracownik posiadający kwalifikacje ustawiacza lub kierownika pociągu.

5.1.5. Każda praca manewrowa wykonywana na bocznic kolejowej przed przystąpieniem do jej wykonania winna być omówiona przez ustawiacza/ kierownika manewrów z pracownikami biorącymi udział przy manewrach.

5.1.6. Ruchy manewrowe na bocznic są elementem omówionej uprzednio pracy manewrowej pomiędzy dyżurnym ruchu KMŁ/nastawniczym, a maszynistą biorącym udział w manewrach oraz ustawiaczem/kierownikiem manewrów.

55. Pkt 5.1. ppkt. 5.1.10 – 5.1.11 Regulaminu

Przed zmianą:

5.1.10. Dyżurny ruchu KMŁ każdorazowo informuje ustawiacza o wjeździe na bocznicę pojazdu trakcyjnego z stacji Kraków Główny KGA.

Po zmianie:

Handwritten signature or initials

5.1.11. Dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy informuje ustawiacza/kierownika manewrów o wjeździe na bocznice pojazdu trakcyjnego z stacji Kraków Główny KGA, wjeździe na halę, odfekalniania na torze 504, łączenia z pojazdem szynowo – drogowym, zabezpieczenia pojazdów przed zbiegnięciem.

56. Pkt 5.2. ppkt 5.2.8. Regulaminu

Przed zmianą:

5.2.8. Po wykonaniu wymaganych prac, rewident taboru zgłasza dyspozytorowi KMŁ ich zakończenie.

Po zmianie:

5.2.8. Po wykonaniu wymaganych prac, rewident taboru zgłasza dyżurnemu ruchu KMŁ lub nastawniczemu ich zakończenie.

57. Pkt 5.6. ppkt 5.6.3. – 5.6.4. Regulaminu

Przed zmianą:

5.6.3. W przypadku złej widoczności przed pchanymi pojazdami trakcyjnymi winien iść ustawiacz i sprawdzać niezajętość toru oraz podawać sygnały w kierunku maszynisty.

5.6.4. Przed wykonaniem ruchów manewrowych ustawiacz ostrzega znajdujących się w pobliżu torów pracowników, poleca usunięcie znajdujących się w skrajni toru przedmiotów i daje sygnał do jazdy, po stwierdzeniu usunięcia przeszkód do jazdy.

Po zmianie:

5.6.3. W przypadku złej widoczności przed pchanymi pojazdami trakcyjnymi winien iść ustawiacz/kierownik manewrów i sprawdzać niezajętość toru oraz podawać sygnały w kierunku maszynisty.

5.6.4. Przed wykonaniem ruchów manewrowych ustawiacz/kierownik manewrów ostrzega znajdujących się w pobliżu torów pracowników, poleca usunięcie znajdujących się w skrajni toru przedmiotów i daje sygnał do jazdy, po stwierdzeniu usunięcia przeszkód do jazdy.

Rozdział 8.

58. Pkt 8.9. – 8.10. Regulaminu

Przed zmianą:

8.9. Dokumentacja dotycząca bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym urządzeń srk, tj.: Dziennik oględzin rozjazdów (D 831), Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (E 1758), arkusze badania technicznego rozjazdów itp., znajduje się na posterunku KMŁ. Za jej stan i bieżące prowadzenie odpowiada dyżurny ruchu KMŁ oraz pracownicy utrzymania technicznego infrastruktury kolejowej, zgodnie z postanowieniami regulacji wewnętrznych określonych w pkt. 8.7. oraz zawartych w przedmiotowym zakresie umów z podmiotami zewnętrznymi.

8.10. O uszkodzeniu elementów infrastruktury kolejowej boczniczy należy powiadomić dyżurnego ruchu KMŁ, którego obowiązkiem jest odpowiednio zabezpieczyć uszkodzone miejsce, dokonać odpisu w bieżąco prowadzonej dokumentacji w przedmiotowym zakresie i podjąć działania dla wykonania naprawy uszkodzonego elementu infrastruktury kolejowej. Dalszy tryb postępowania regulują przepisy wewnętrzne użytkownika boczniczy.

Po zmianie:

8.9. Dokumentacja dotycząca bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym urządzeń srk, tj.: Dziennik oględzin rozjazdów (D 831), Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (E 1758), arkusze badania technicznego rozjazdów itp., znajduje się na posterunku KMŁ. Za jej stan i bieżące prowadzenie odpowiada dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy oraz pracownicy utrzymania technicznego infrastruktury kolejowej, zgodnie z postanowieniami regulacji wewnętrznych określonych w pkt. 8.8. oraz zawartych w przedmiotowym zakresie umów z podmiotami zewnętrznymi.

8.10. O uszkodzeniu elementów infrastruktury kolejowej boczniczy należy powiadomić dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego, którego obowiązkiem jest odpowiednio zabezpieczyć uszkodzone miejsce, dokonać odpisu w bieżąco prowadzonej dokumentacji w przedmiotowym zakresie i podjąć działania dla wykonania naprawy uszkodzonego elementu infrastruktury kolejowej. Dalszy tryb postępowania regulują przepisy wewnętrzne użytkownika boczniczy.

59. Pkt 8.11. ppkt 8.11.5. Regulaminu

Przed zmianą:

8.11.5. Dyżurny ruchu posterunku KMŁ ma obowiązek powiadomienia dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA tel. 12 393 14 90 o robotach wykonywanych w torach boczniczy kolejowej „KMŁ”, które uniemożliwiałyby wjazdy jazd manewrowych na bocznice celem ich wstrzymania.

Po zmianie:

8.11.5. Dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy ma obowiązek powiadomienia dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA tel. 12 393 14 90 o robotach wykonywanych w torach boczniczy kolejowej „KMŁ”, które uniemożliwiałyby wjazdy jazd manewrowych na bocznice celem ich wstrzymania.

AI

Rozdział 10.

60. Pkt 10.1.2. Regulaminu

Przed zmianą:

10.1.2. Pełni dyżur w systemie ustalonym przez użytkownika bocznicy i:

10.1.2.1. Obsługuje osobiście komputerowy pulpit nastawczy oraz urządzenia łączności i radiołączności.

10.1.2.2. Zarządza pracą manewrową na terenie bocznicy kolejowej „KMŁ”.

10.1.2.3. Prowadzi ruch jazd manewrowych pomiędzy bocznica „KMŁ” a stacją Kraków Główny KGA w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu na stacji Kraków Główny KGA.

10.1.2.4. Prowadzi dokumentację techniczno - ruchową związaną z pracą bocznicy:

10.1.2.4.1. Książkę przebiegów.

10.1.2.4.2. Dziennik telefoniczny.

10.1.2.4.3. Kontrolkę zajętości torów,

10.1.2.4.4. Dziennik oględzin rozjazdów.

10.1.2.4.5. Książkę kontroli urządzeń srk.

10.1.2.4.6. Książkę zdania i objęcia dyżuru.

Po zmianie:

10.1.2. Pełni dyżur w systemie ustalonym przez użytkownika bocznicy i:

10.1.2.1. Obsługuje osobiście komputerowy pulpit nastawczy oraz urządzenia łączności i radiołączności.

10.1.2.2. Zarządza pracą manewrową na terenie bocznicy kolejowej „KMŁ”, wg otrzymanego planu pracy manewrowej.

10.1.2.3. Prowadzi ruch jazd manewrowych pomiędzy bocznica „KMŁ” a stacją Kraków Główny KGA w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu na stacji Kraków Główny KGA.

10.1.2.4. Każdorazowo uzgadnia z mistrzem serwisu możliwości wjazdu i wyjazdu pojazdów z hali przeglądowo – naprawczej.

10.1.2.5. Prowadzi dokumentację techniczno – ruchową związaną z pracą bocznicy:

10.1.2.5.1. Książkę przebiegów.

10.1.2.5.2. Dziennik telefoniczny.

10.1.2.5.3. Kontrolkę zajętości torów,

10.1.2.5.4. Dziennik oględzin rozjazdów.

10.1.2.5.5. Książkę kontroli urządzeń srk.

10.1.2.5.6. Dziennik uszkodzeń urządzeń łączności.

10.1.2.5.7. Książkę urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

61. Pkt 10.2. Regulaminu

Przed zmianą:

10.2. Zakres obowiązków nastawniczego bocznicy kolejowej „KMŁ”:

10.2.1. Nastawniczy powinien znać Regulamin pracy bocznicy kolejowej, wszystkie instrukcje wewnętrzne obowiązujące na bocznicy kolejowej „KMŁ” w zakresie pracy bocznicy kolejowej dotyczące zarówno zakresu jego pracy jak i również podległych jemu pracowników oraz instrukcje pozyskane od Zarządcy Infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12:

10.2.2. Pełni dyżur w systemie ustalonym przez użytkownika bocznicy i:

10.2.2.1. Obsługuje osobiście komputerowy pulpit nastawczy oraz urządzenia łączności i radiołączności.

10.2.2.2. Prowadzi dokumentację techniczno - ruchową związaną z pracą bocznicy:

10.2.2.2.1. Książkę przebiegów.

10.2.2.2.2. Dziennik telefoniczny.

10.2.2.2.3. Kontrolkę zajętości torów,

10.2.2.2.4. Dziennik oględzin rozjazdów.

10.2.2.2.5. Książkę kontroli urządzeń srk.

10.2.2.2.6. Książkę zdania i objęcia dyżuru.

10.2.3. Sprawdza zajętość ukresów przez podstawione pojazdy kolejowe na bocznica kolejową „KMŁ”.

10.2.4. Zobowiązany jest nadzoru nad prawidłowym i bezpiecznym wykonaniem pracy manewrowej.

10.2.5. Zobowiązany jest do wstrzymania pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.

10.2.6. W przypadku nieobecności zwrotniczego odpowiada za bieżące utrzymanie rozjazdów na bocznicy (ogłędziny zewnętrzne, konserwacja).

10.2.7. Nastawniczy winien posiadać uprawnienia do wykonywanej pracy.

Po zmianie:

10.2. Zakres obowiązków nastawniczego bocznicy na bocznicy kolejowej „KMŁ”:

10.2.1. Nastawniczy powinien znać Regulamin pracy bocznicy kolejowej, wszystkie instrukcje wewnętrzne obowiązujące na bocznicy kolejowej „KMŁ” w zakresie pracy bocznicy kolejowej dotyczące zarówno zakresu jego pracy, jak i również podległych jemu pracowników oraz instrukcje pozyskane od Zarządcy Infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12.;

10.2.2. Pełni dyżur w systemie ustalonym przez użytkownika bocznicy i:

10.2.2.1. Obsługuje osobiście komputerowy pulpit nastawczy oraz urządzenia łączności i radiolączności.

10.2.2.2. Prowadzi dokumentację techniczno - ruchową związaną z pracą bocznicy:

10.2.2.2.1. Książkę przebiegów.

10.2.2.2.2. Dziennik telefoniczny.

10.2.2.2.3. Kontrolkę zajętości torów,

10.2.2.2.4. Dziennik oględzin rozjazdów.

10.2.2.2.5. Książkę kontroli urządzeń srk.

10.2.2.2.6. Dziennik uszkodzeń urządzeń łączności.

10.2.2.2.7. Książka urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

10.2.3. Każdorazowo uzgadnia z mistrzem serwisu możliwości wjazdu i wyjazdu pojazdów z hali przeglądowo – naprawczej.

10.2.4. Sprawdza zajętość ukresów przez podstawione pojazdy kolejowe na bocznicy kolejowej „KMŁ”.

10.2.5. Zobowiązany jest nadzoru nad prawidłowym i bezpiecznym wykonaniem pracy manewrowej.

10.2.6. Zobowiązany jest do wstrzymania pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.

10.2.7. W przypadku nieobecności zwrotniczego odpowiada za bieżące utrzymanie rozjazdów na bocznicy (ogłędziny zewnętrzne, konserwacja).

10.2.8. Nastawniczy winien posiadać uprawnienia do wykonywanej pracy.

62. Pkt 10.3. Regulaminu**Przed zmianą:**

10.3. Zakres obowiązków zwrotniczego bocznicy kolejowej „KMŁ”:

10.3.1. Zwrotniczy zobowiązany jest do zgłoszenia się do pracy w zgodnym z przepisami BHP ubraniu i obuwiu roboczym oraz z wyposażeniem w przybory sygnałowe.

10.3.2. Dokonuje oględzin zewnętrznych i konserwacji rozjazdów co najmniej 2 razy w tygodniu oraz odnotowuje ich stan w „Dzienniku oględzin rozjazdów”.

10.3.3. Na polecenie dyżurnego ruchu uprawniony pracownik zarządcy bocznicy wykonuje inne czynności na bocznicy zlecone przez dyżurnego ruchu lub dyspozytora zgodnie z posiadanymi kompetencjami i kwalifikacjami zawodowymi.

Po zmianie:

10.3. Zakres obowiązków zwrotniczego na bocznicy kolejowej „KMŁ”:

10.3.1. Zwrotniczy zobowiązany jest do zgłoszenia się do pracy w zgodnym z przepisami BHP ubraniu i obuwiu roboczym oraz z wyposażeniem w przybory sygnałowe.

10.3.2. Dokonuje oględzin zewnętrznych i konserwacji rozjazdów co najmniej 2 razy w tygodniu oraz odnotowuje ich stan w „Dzienniku oględzin rozjazdów”.

10.3.3. Na polecenie dyżurnego ruchu KMŁ / nastawniczego wykonuje inne czynności na bocznicy zgodnie z posiadanymi kompetencjami i kwalifikacjami zawodowymi.

63. Pkt 10.4., ppkt 10.4.4. Regulaminu**Przed zmianą:**

10.4.4. Każdorazowe omówienie pracy manewrowej jaka ma być wykonana z dyżurnym ruchem bocznicy i maszynistą pojazdu dwudrogowego.

Po zmianie:

10.4.4. Każdorazowe omówienie pracy manewrowej jaka ma być wykonana z dyżurnym ruchem KMŁ lub nastawniczym i maszynistą pojazdu szynowo – drogowego.

64. Pkt 10.4., ppkt 10.4.17. Regulaminu**Przed zmianą:**

10.4.17. Przed przystąpieniem do pracy ustawicz powinien:

10.4.17.1. Zgłosić swoją obecność dyżurnemu ruchowi posterunku KMŁ na bocznicy kolejowej „KMŁ”.

10.4.17.2. Przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią.

10.4.17.3. Zapoznać się z poleceniami mistrza zmiany na bocznicy i planem pracy manewrowej.

Po zmianie:

Ch.1

10.4.17. Przed przystąpieniem do pracy ustawiacz powinien:
10.4.17.1. Zgłosić swoją obecność dyżurnemu ruchu KMŁ lub nastawniczemu.
10.4.17.2. Przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią.
10.4.17.3. Zapoznać się z planem pracy manewrowej.

65. Pkt 10.5., ppkt 10.5.2. Regulaminu

Dodano:

10.5.2.3. Przed uruchomieniem pojazdu szynowo-drogowego wykonuje oględziny techniczne pojazdu wraz ze sprawdzeniem/kontrolą płynów eksploatacyjnych. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości powiadamia naczelnika PTE Kraków.

66. Pkt 10.5., ppkt 10.5.4. – 10.5.5. Regulaminu

Przed zmianą:

10.5.4. W przypadku jazd pilotowanych ruch manewrowy na bocznicach kolejowej „KMŁ” pojazdem szynowo-drogowym nie może być wykonany na bocznicach bez polecenia ustawiacza i podania ręcznego sygnału manewrowego dla tej jazdy.

Po zmianie:

10.5.4. W przypadku jazd pilotowanych ruch manewrowy na bocznicach kolejowej „KMŁ” pojazdem szynowo-drogowym nie może być wykonany na bocznicach bez polecenia ustawiacza/ kierownika manewrów i podania ręcznego sygnału manewrowego dla tej jazdy.

Usunięto:

10.5.5. W przypadku jazd niepilotowanych ruch manewrowy na bocznicach kolejowej „KMŁ” pojazdem szynowo-drogowym może być prowadzony na podstawie wskazań tarcz manewrowych.

67. Pkt 10.6., ppkt 10.6.1. – 10.6.3. Regulaminu

Przed zmianą:

10.6.1. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej maszynista powinien być powiadomiony przez dyżurnego ruchu posterunku KMŁ o zakresie wykonywanej pracy.

10.6.2. Do obowiązków maszynisty należy:

10.6.2.1. Prowadzenie pojazdu kolejowego z napędem w czasie wykonywania manewrów.

10.6.2.2. Obserwacja sygnałów manewrowych i stosowanie się do nich.

10.6.3. Praca manewrowa wykonywana przy udziale ustawiacza winna być omówiona z maszynistą obsługującym pojazd kolejowy z napędem biorący udział w pracy manewrowej na bocznicach

Po zmianie:

10.6.1. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej maszynista powinien być powiadomiony przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego o zakresie wykonywanej pracy.

10.6.2. Do obowiązków maszynisty należy:

10.6.2.1. Prowadzenie pojazdu kolejowego z napędem w czasie wykonywania manewrów.

10.6.2.2. Obserwacja sygnałów manewrowych i stosowanie się do nich.

10.6.3. Praca manewrowa wykonywana przy udziale ustawiacza/kierownika manewrów winna być omówiona z maszynistą obsługującym pojazd kolejowy z napędem biorący udział w pracy manewrowej na bocznicach

68. Pkt 10.9. Regulaminu

Przed zmianą:

10.9. Zakres obowiązków mistrza zmianowego na bocznicach kolejowej „KMŁ”:

10.9.1. Dopilnowanie w codziennej pracy przestrzegania treści niniejszego Regulaminu przez pracowników bocznic kolejowej „KMŁ” mu podległych.

10.9.2. Przeprowadzenie instruktarzu BHP z odnotowaniem w „Książkę instruktażu BHP” podległych pracowników z uzyskaniem podpisów osób przeszkolonych.

10.9.3. Organizowanie pracy podległych brygad i zespołów zatrudnionych przy naprawie i przeglądach taboru kolejowego oraz odpowiedzialność za bezpieczną, terminową i prawidłową realizację zadań bocznic w zakresie ich wykonania przez podległy personel.

10.9.4. Organizacja pracy bocznic kolejowej w warunkach szczególnych.

10.9.5. Nadzór nad pracą wykonywaną na torach warsztatowo-naprawczych w hali.

10.9.6. Nadzór nad kluczami załączania napięcia sieci trakcyjnej w torach 502 i 503 w hali.

10.9.7. Zapewnienie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu i BHP na terenie bocznic.

10.9.8. Dokonywanie wpisów do Książki Napraw Pojazdu dotyczących usunięcia usterek stwierdzonych w czasie postoju.

Po zmianie:

10.9. Zakres obowiązków mistrza serwisu na bocznicach kolejowej „KMŁ”:

10.9.1. Zarządzanie pracą na hali przeglądowo – naprawczej.

10.9.2. Nadzór na czynnościami otwierania/zamykania bram wjazdowych do hali przeglądowo-naprawczej.

21.1

10.9.3. Nadzór lub wykonywaniem czynności łączeniowych – „wyłączanie lub załączanie napięcia przez obsługę odłączników sieciowych i sekcyjnych na podstawie upoważnienia i stosownych uprawnień.

10.9.4. Każdorazowo uzgadnia z dyżurnym ruchu KMŁ/nastawniczym możliwości wjazdu i wyjazdu pojazdów do/z hali przeglądowo – naprawczej.

69. Pkt 10.10., ppkt 10.10.1.2. Regulaminu

Przed zmianą:

10.10.1.2. Przekazywanie pojazdów kolejowych do czynności serwisowo-naprawczych,

Po zmianie:

10.10.1.2. Przekazywanie lub wyłączanie pojazdów kolejowych do czynności serwisowo-naprawczych

70. Pkt 10.11. Regulaminu

Dodano:

10.11. Zakres obowiązków Naczelnika Punktu Techniczno – Eksploatacyjnego na bocznicach kolejowej „KMŁ”:

10.11.1. Dopilnowanie w codziennej pracy przestrzegania treści niniejszego Regulaminu przez pracowników bocznic kolejowej „KMŁ” mu podległych.

10.11.2. Przeprowadzenie stanowiskowego instruktazu BHP bezpośrednio podległym pracownikom oraz osobom zewnętrznym podmiotów gospodarczych z odnotowaniem w „Książkę instruktazu BHP” lub sporządzenie protokołu szkoleń BHP dla podległych pracowników z uzyskaniem podpisów osób przeszkolonych.

10.11.3. Organizowanie pracy podległych pracowników oraz odpowiedzialność za bezpieczną, terminową i prawidłową realizację zadań bocznic w zakresie ich wykonania przez podległy personel.

10.11.4. Administrowanie spraw związanych z funkcjonowaniem obiektu infrastruktury usługowej (OIU), w tym rozpatrywanie wniosków o dostęp do infrastruktury usługowej.

10.11.5. Nadzór nad planem pracy manewrowej według materiałów otrzymanych od właściwych komórek organizacyjnych.

10.11.6. Nadzór nad prawidłowym, bieżącym utrzymaniem urządzeń technicznych i wyposażenia bocznic.

10.11.7. Organizacja pracy bocznic kolejowej w warunkach szczególnych.

10.11.8. Nadzór nad kluczami załączania napięcia sieci trakcyjnej w torach 502 i 503 w hali oraz nad kluczami napędów rozłącznika R160 i odłączników sieci trakcyjnej.

10.11.9. Zapewnienie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu i BHP na terenie bocznic.

Rozdział 11

71. Pkt 11.1. – 11.2. Regulaminu

Przed zmianą:

11.1. Pod pojęciem wypadku kolejowego na bocznicach rozumie się wszelkie wypadki, które mają związek z wykonywaną pracą manewrową lub z taborem na terenie bocznic kolejowych, wypełniające definicję zawartą w art. 4 pkt 45 ustawy o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.).

11.2. Każde zdarzenie z taborem lub ludźmi zaistniałe podczas pracy manewrowej na terenie bocznic musi być natychmiast, przez kierującego manewrami lub innego stwierdzającego je pracownika, zgłoszone dyżurnemu ruchu lub nastawniczemu bocznic KMŁ oraz dyspozytorowi "Koleje Małopolskie Sp. z o. o.".

Po zmianie:

11.1. Pod pojęciem wypadku kolejowego na bocznicach rozumie się wszelkie wypadki, które mają związek z wykonywaną pracą manewrową lub z taborem na terenie bocznic kolejowych, wypełniające definicję zawartą w art. 4 pkt 45 ustawy o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.).

11.2. Każde zdarzenie z taborem lub ludźmi zaistniałe podczas pracy manewrowej na terenie bocznic musi być natychmiast, przez kierującego manewrami lub innego stwierdzającego je pracownika, zgłoszone dyżurnemu ruchu KMŁ lub nastawniczemu oraz dyspozytorowi "Koleje Małopolskie Sp. z o. o.".

72. Pkt 11.5. Regulaminu

Przed zmianą:

11.5. Dyżurny ruchu lub nastawniczy bocznic KMŁ który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu na terenie bocznic kolejowych, powinien m.in.:

11.5.1. w razie utrudnień w pracy manewrowej bocznic, mających wpływ na wjazd/wyjazd z bocznic – zawiadomić o zdarzeniu dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA.

Po zmianie:

11.5. Dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu na terenie bocznic kolejowej, powinien m.in.:

11.5.1. w razie utrudnień w pracy manewrowej bocznic, mających wpływ na wjazd/wyjazd z bocznic – zawiadomić o zdarzeniu dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA.

Rozdział 12

73. Pkt 12.2. Regulaminu

Przed zmianą:

12.2. PKP ENERGETYKA S. A. Zakład Południowy, ul. Kamienna 14, 31-403 Kraków, nr tel.: 12 393 19 00.

Po zmianie:

12.2. PKP ENERGETYKA S. A. Zakład Południowy, ul. Kamienna 14, 31-403 Kraków, nr tel. całodobowy: **22 276 53 20, wew. 1, +48 697 040 695.**

TAJEMNICA PRZEDSIĘBIORSTWA
„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.

Egz. nr 1

Liczba stron dokumentu 49

Ilość załączników 3



**REGULAMIN PRACY
BOCZNICY KOLEJOWEJ
„Koleje Małopolskie”
w stacji Kraków Główny KGA
31-201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6
(tekst jednolity)**


UZGODNIONO:
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Krakowie
31-157 Kraków, plac Matejki 12

DYREKTOR
Zastępca ds. Eksploatacji

12.04.2023
Wiesław Wójcikowski

ZATWIERDZAM:

PREZES ZARZĄDU

Tomasz Warchoł

UZGODNIONO:

Dyrektor Zakładu

Andrzej Lipski

PKP Energetyka S.A.
Oddział w Warszawie-Ustugi
Zakład Południowy
ul. Kamienna 14, 31-403 Kraków

DNIA:

24 KWI. 2023

Regulamin sporządzono w 6 jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera 49 stron

Spis treści

1. Postanowienia ogólne	3
2. Opis techniczny boczniczy kolejowej.....	8
3. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej.....	27
4. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej	29
5. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy	34
6. Organizacja obsługi punktu/ów zdawczo-odbiorczego/yh	37
7. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych	38
8. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego.....	38
9. Wymagane kwalifikacje dla pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy)	40
10. 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)	40
11. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	47
12. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z torami którego/yh bocznicza kolejowa jest połączona oraz przewoźnika/ów kolejowego/yh obsługującego/yh bocznicę kolejową.....	48
13. Postanowienia końcowe	48
14. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.....	49
15. Załączniki do regulaminu.....	49

1. Postanowienia ogólne

- 1.1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu - Regulamin Pracy Boczniczy „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., ul. Doktora Twardego 6, 31-201 Kraków zwany dalej Regulaminem Pracy Boczniczy Kolejowej został opracowany na podstawie:
 - 1.1.1. Akty związane:
 - 1.1.1.1. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 26 lutego 2010 r. „W sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez użytkownika” (Dz. U. Min. In., nr 3, poz. 8).
 - 1.1.1.2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r., poz. 8).
 - 1.1.1.3. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r., poz. 1984, z późn. zm.).
 - 1.1.1.4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2021 r., poz. 2351, z późn. zm.).
 - 1.1.1.5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. z 2021 r., poz. 1320).
 - 1.1.1.6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie Warunków Technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. z 1998 r., nr 151, poz. 987, z późn. zm.).
 - 1.1.1.7. Rozporządzenie 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.).
 - 1.1.1.8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 226, z późn. zm.).
 - 1.1.1.9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.).
 - 1.1.1.10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2021 r., poz. 101, z późn. zm.).
 - 1.1.1.11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty (Dz.U. z 2022, poz. 2557).
 - 1.1.1.12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej

- osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 340, z późn. zm.).
- 1.1.1.13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1923).
 - 1.1.1.14. Rozporządzenie 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).
 - 1.1.1.15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 stycznia 2016r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 63).
 - 1.1.1.16. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755 z późn. zm.).
 - 1.1.1.17. Ustawa – Prawo przedsiębiorców z dnia 06 marca 2018r. (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 162 z późn. zm.).
 - 1.1.1.18. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2311, z późn. zm.).
 - 1.1.1.19. Dokumentacja projektowa budowy boczniczy kolejowej „Koleje Małopolskie”.
- 1.1.2. Cel opracowania regulaminu:
- 1.1.2.1. Prowadzenie działalności gospodarczej przez „Koleje Małopolskie” Sp. z o.o. ul. Wodna 2, 30-556 Kraków na boczniczy kolejowej.
 - 1.1.2.2. Określenie warunków technicznych i eksploatacyjnych obsługi boczniczy.
 - 1.1.2.3. Ustalenie zasad i wymagań bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji i do stacji obsługującej bocznicę kolejową, w tym zapewnienie należytego bezpieczeństwa taboru kolejowego i urządzeń kolejowych znajdujących się na terenie boczniczy.
 - 1.1.2.4. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz osobistego pracowników zatrudnionych przy pracy manewrowej na boczniczy, jak również bezpieczeństwa innych osób znajdujących się w rejonie pracy manewrowej, a związanych z wykonywaniem czynności na boczniczy, w tym także pracowników administracyjnych.
 - 1.1.2.5. Zapewnienie utrzymania w należytych stanie nawierzchni kolejowej i innych urządzeń znajdujących się na boczniczy.
- 1.2. Prawna podstawa eksploatacji boczniczy kolejowej:
- 1.2.1. Prawo do dysponowania nieruchomością, na terenie której położona jest bocznicza, na podstawie Umowy dzierżawy nr KNKr9.022.LC.8510.2019

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

zawartej między spółką „Koleje Małopolskie” sp. z o. o., a Polskie Koleje Państwowe S.A. w dniu 19 listopada 2019 r.

- 1.2.2. Świadectwo Bezpieczeństwa wydane przez Urząd Transportu Kolejowego, Aleje Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa dla zarządcy infrastruktury (użytkownika boczniczy kolejowej Koleje Małopolskie sp. z o. o., ul. Wodna 2, 30-556 Kraków.
- 1.2.3. Niniejszy Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej „Koleje Małopolskie” ul. Doktora Twardego 6, 31-201 Kraków, uzgodniony z: zarządcą linii PKP Polskie Linie Kolejowe SA., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków, PKP ENERGETYKA S. A. Zakład Południowy, ul. Kamienna 14, 31-403 Kraków.
- 1.3. Nazwa boczniczy:
 - 1.3.1. „Koleje Małopolskie” 31-201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6 w stacji Kraków Główny KGA,
 - 1.3.2. Bocznicza kolejowa otrzymuje skróconą nazwę: „KMŁ”.
- 1.4. Użytkownik boczniczy kolejowej:
 - 1.4.1. Koleje Małopolskie sp. z o. o., ul. Wodna 2, 30-556 Kraków.
- 1.5. Współużytkownicy boczniczy kolejowej:
 - 1.5.1. Nie dotyczy.
- 1.6. Adres i telefony boczniczy kolejowej:
 - 1.6.1. Adres boczniczy kolejowej „Koleje Małopolskie”: ul. Doktora Twardego 6, 31-201 Kraków.
 - 1.6.2. Adres do korespondencji: Koleje Małopolskie sp. z o.o., ul. Wodna 2, 30-556 Kraków, telefon +48 12 307 17 14, e-mail: sekretariat@kolejemalopolskie.com.pl
- 1.7. Punkt odgałęzienia:
 - 1.7.1. Bocznicza kolejowa „KMŁ” odgałęzia się jako bocznicza stacyjna w stacji Kraków Główny KGA w km 69+071 linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Zabkowice – Kraków Główny (zarządca linii kolejowej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A) od toru nr 112 na rozjeździe nr 229. Kilometr 69+071 linii kolejowej nr 133 jest kilometrem 0+000 (tor nr 551) boczniczy kolejowej „KMŁ”.
 - 1.7.2. Koniec boczniczy kolejowej „KMŁ” znajduje się w torze nr 561 w km 0+115 i jest zakończony kozłem oporowym.
- 1.8. Tory dojazdowe:
 - 1.8.1. Nie dotyczy.
- 1.9. Przeznaczenie boczniczy kolejowej:
 - 1.9.1. Wykonywanie przy pojazdach kolejowych czynności utrzymaniowo – serwisowo – naprawczych i obrządzania składów.
 - 1.9.2. Postój pojazdów kolejowych na torach boczniczy w oczekiwaniu na obsługę kolejnych pociągów, zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy.
 - 1.9.3. Wykonywanie prac manewrowych przy pojazdach kolejowych wynikających z przyjętej technologii pracy boczniczy.
- 1.10. Zakres obowiązywania regulaminu:

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

- 1.10.1. Regulamin obowiązuje pracowników użytkownika boczniczy kolejowej „KMŁ” wykonujących czynności na boczniczy kolejowej – w całości,
 - 1.10.2. Regulamin obowiązuje pracowników podmiotu zewnętrznego wykonującego prace utrzymaniowe infrastruktury kolejowej na podstawie zawartych z użytkownikiem boczniczy kolejowej umów.
 - 1.10.3. Regulamin obowiązuje pracowników przewoźników kolejowych, korzystających z boczniczy kolejowej, na podstawie przepisów Rozdziału 6a Ustawy o transporcie kolejowym.
 - 1.10.4. Regulamin obowiązuje pracowników podmiotów zewnętrznych, świadczących usługi utrzymaniowo – serwisowo – naprawcze pojazdów kolejowych korzystających z boczniczy kolejowej, na podstawie przepisów Rozdziału 6a Ustawy o transporcie kolejowym – w całości.
- 1.11. Wykaz i zakres przepisów i instrukcji obowiązujących na boczniczy kolejowej
- 1.11.1. Przepisy własne:

Tabela 1. Wykaz instrukcji „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.

Lp.	Symbol	Nazwa
1	MK-1	Instrukcja o utrzymaniu pojazdów kolejowych
2	MK-2	Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego
3	MK-3	Instrukcja pomiarów i oceny zestawów kołowych pojazdów i wagonów osobowych
4	MK-4	Instrukcja dla drużyny trakcyjnej
5	MK-5	Instrukcja dla rewidenta zespołów trakcyjnych i autobusów szynowych
6	MK-6	Instrukcja o technice i organizacji pracy drużyn konduktorskich w pociągach pasażerskich Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.
7	MK-7	Instrukcja o użytkowaniu, organizacji i utrzymaniu urządzeń sieci radiolączności pociągowej w Spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.
8	MK-8	Instrukcja o technice pracy manewrowej oraz o organizacji zestawienia pociągów pasażerskich
9	MK-9	Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych
10	MK-10a	Instrukcja przygotowania i doskonalenia zawodowego oraz przeprowadzenia egzaminów dla stanowisk kolejowych
11	MK-10b	Instrukcja nabywania licencji maszynisty oraz nabywania i utrzymania ważności świadectwa maszynisty
12	MK-11	Instrukcja utrzymania torów, rozjazdów oraz podtorza na Infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez „Koleje Małopolskie” sp. o.o.

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

Lp.	Symbol	Nazwa
13	MK-12	Instrukcja obsługi i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) na Infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez „Koleje Małopolskie” sp. z o. o.

1.11.2. Przepisy innego zarządcy infrastruktury:

Tabela 2. Wykaz instrukcji PLK S.A. (licencja)

Lp.	Symbol	Nazwa
1	lr-1	Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów
2	lr-2	Instrukcja dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych
3	le-1	Instrukcja sygnalizacji
4	le-2	Instrukcja o telefonicznej łączności ruchowej
5	le-5	Instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym
6	le-7	Instrukcja diagnostyki technicznej i kontroli okresowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym
7	le-13	Instrukcja o zasadach wykonywania obsługi technicznej urządzeń telekomunikacji kolejowej
8	le-14	Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych
9	let-1	Instrukcja eksploatacji i utrzymania urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów
10	let-2	Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej
11	let-3	Instrukcja eksploatacji urządzeń oświetlenia zewnętrznego terenów kolejowych
12	let-7	Instrukcja organizacji bezpiecznej pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych niskiego napięcia oraz w ich pobliżu

1.11.3. Na odgałęzieniu boczniczy „KMŁ” z infrastrukturą kolejową zarządcy PLK S.A. mają zastosowanie postanowienia odpowiednich przepisów wewnętrznych PLK S.A. wymienionych w Regulaminie sieci (Załączniki 3.1 i 3.2).

1.12. Status boczniczy kolejowej:

1.12.1. Bocznicza kolejowa „KMŁ”, posiada status infrastruktury udostępnianej, stanowiącej obiekt infrastruktury usługowej. Na wniosek przewoźnika operator boczniczy umożliwi dostęp do torów kolejowych na boczniczy kolejowej „KMŁ” oraz do korzystania z następujących usług:

1.12.1.1. Postój pojazdów trakcyjnych na torach boczniczy.

1.12.1.2. Rewizja techniczna taboru i utrzymanie naprawcze oraz odfekalnianie, obrządzanie, wodowanie, mycie taboru kolejowego.

1.12.2. Szczegółowe zasady związane z dostępem do obiektu infrastruktury usługowej zawarte są w Regulaminie dostępu do OIU na stronie internetowej: www.kolejmalopolskie.com.pl.

2. Opis techniczny boczniczy kolejowej

2.1. Położenie boczniczy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicza jest połączona:

2.1.1. Bocznicza kolejowa „KMŁ” odgałęzia się jako bocznicza stacyjna w stacji Kraków Główny KGA w km 69+071 linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Zabkowice – Kraków Główny (zarządca linii kolejowej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A) od toru nr 112 na rozjeździe nr 229. Kilometr 69+071 linii kolejowej nr 133 jest kilometrem 0+000 (tor nr 551) boczniczy kolejowej „KMŁ”.

2.1.2. Koniec boczniczy kolejowej „KMŁ” znajduje się w torze nr 561 w km 0+115 i jest zakończony kozłem oporowym.

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada:

2.2.1. Bocznicza kolejowa KMŁ stanowi jeden okręg nastawczy. Na boczniczy KMŁ zlokalizowany jest jeden posterunek nastawczy boczniczy "KMŁ".

2.2.2. Sterowanie ruchem kolejowym będzie realizowane z nastawni „KMŁ” znajdującej się w budynku hali zaplecza, którego obsadę stanowi dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy.

2.2.3. Granica okręgu nastawczego przebiega:

2.2.3.1. Od początku boczniczy – Tarcza manewrowa Tm225 w km 0+046 w torze nr 551.

2.2.3.2. Do końca boczniczy – Tarcza zaporowa Tz508 w km 0+096 w torze nr 561.

2.2.4. Obsługa rozjazdu nr 229 i tarczy manewrowej nr Tm229 znajdujących się na terenie zarządcy infrastruktury kolejowej PLK S.A. oraz tarczy manewrowej nr Tm225 znajdującej się na terenie boczniczy „KMŁ” prowadzona jest z nastawni dysponującej KGA przez pracowników zarządcy infrastruktury PLK S.A.

2.2.5. Obsługa tarczy manewrowej nr Tm501 znajdującej się na terenie boczniczy prowadzona jest przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego.

2.3. Lokalizacja punktu/ów zdawczo – odbiorczego/ych:

2.3.1. Nie dotyczy.

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

2.4. Tory bocznicowe – układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne i użyteczne (ze wskazaniem „od – do”) oraz pochylenie podłużne:

Tabela 3. Wykaz torów bocznicowych (układ, numeracja, przeznaczenie, długości ogólne, budowlane i użyteczne)

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość ogólna			Długość budowlana [m]	Długość użytkowa						
			od	do	[m]		od	do	Od strony zachodniej hali napraw	W hali napraw	Od strony wschodniej hali napraw	Łączna długość	
1	551 E	dojazdowy	ŚR 229	PR 501	140	124	Z229	Tm501	-	-	-	-	93
2	501 cz. E	tor obsługi taboru: przeglądy, naprawy, obrządzanie taboru	PR 501	PR 514	564	401	I. 506-t501	Tm524	55	140	142,4	337	
3	502 E	tor obsługi taboru: odfekalnianie, mycie, wodowanie, przeglądy, obrządzanie	PR 502	PR 514	533	370	I. 508-t502	Tm523	42,7	140	88,3	271	
4	503 E	tor obsługi taboru: przeglądy, naprawy obrządzanie	PR 506	PR 513	451	397	I. 506-t503	Tm525	59,9	140	144,7	345	
5	504 E	tor wyjazdowy: odfekalnianie, obrządzanie, wodowanie	PR 508	PR 512	391	310	I. 508-t504	Tm522	-	-	-	255	
6	505 E	tor postojowy i obrządzania taboru	PR 502	KO6	240	212	I. 502-t505	Tz504	-	-	-	171	
7	506 E	tor komunikacyjny	PR 509	PR 511	186	98	I. 509-t506	Tm521	-	-	-	93	
8	507 E	tor postojowy i obrządzania taboru	ŚR 504	KO5	205	191	I. 504-t507	Tz505	-	-	-	156	
							Tz505	Tm505	-	-	-	154	

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KML” w stacji Kraków Główny KGA

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość ogólna			Długość budowlana na [m]	Długość użytkowa					Łączna długość
			od	do	[m]		od	do	Od strony zachodniej hali napraw	W hali napraw	Od strony wschodniej hali napraw	
9	508 E	tor komunikacyjny	PR 505	PR 509	226	172	I. 505-508	Tm513	-	-	-	119
							I. 508--409	Tm511	-	-	-	120
10	509 E	tor postojowy i obrządzania taboru, dojazdowy do toru nr 513	PR 507	KOs4	137	137	I. 507-509	Tz506	-	-	-	123
							Tz506	Tm504	-	-	-	121
11	510 E	tor postojowy i obrządzania taboru	KO3	PR 509	246	219	I. t510-409	Tz503	-	-	-	172
							Tz503	Tm512	-	-	-	166
12	511 E	tor postojowy i obrządzania taboru	KOs1	ŚR 504	146	131	I. t511-504	Tz501	-	-	-	93
							Tz501	Tm502	-	-	-	91
13	512 E	tor postojowy i obrządzania taboru	PR 510	KOs7	180	154	I. 510-t512	Tz507	-	-	-	121
							Tz507	Tm526	-	-	-	119
14	513 E	tor postojowy i obrządzania taboru	KO2	PR 507	170	140	I. t513-507	Tz502	-	-	-	99
							Tz502	Tm503	-	-	-	97
15	561 E	tor wyciągowy oraz postój i obrządzanie taboru	KR 514	KO8	114	114	I. 514-t561	Tz508	-	-	-	93
							Tz508	Tm527	-	-	-	91
16	E	wstawka międzyrozjazdowa	PR 501	PR 504	21	21	-	-	-	-	-	-
							-	-	-	-	-	-
17	E	wstawka międzyrozjazdowa	PR 504	PR 507	16	16	-	-	-	-	-	-

E – tor zelektryfikowany, **cz. E** – częściowo zelektryfikowany, **KO** – kozioł oporowy, **PR** – początek rozjazdu, **ŚR** – środek rozjazdu, **KR** – koniec rozjazdu, **I.** – licznik osi, **Tm** – tarcza manewrowa, **Tz** – (stała) tarcza zaporowa (sygnal Z1)

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KML” w stacji Kraków Główny KGA

Tabela 4. Wykaz torów bocznicowych (pochylenia podłużne)

Lp.	Nr toru	Pochylenie	w kierunku	Wartość pochylenia	Długość pochylenia [m]
1	551	wzniesienie	toru nr 501	1,21 ‰	57,98
		wzniesienie		6,59 ‰	203,37
		wzniesienie		2,49 ‰	143,51
2	501	poziom	--	0,00 ‰	180,40
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 514)	4,03 ‰	48,87
3	502	wzniesienie	hali	6,61 ‰	93,60
		wzniesienie		2,54 ‰	137,38
		poziom		0,00 ‰	179,81
4	503	wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 514)	4,04 ‰	133,04
		wzniesienie		6,59 ‰	30,00
		wzniesienie		2,44 ‰	143,51
5	504	poziom	--	0,00 ‰	180,40
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 513)	3,98 ‰	97,89
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 514)	2,55 ‰	116,62
6	505	poziom	--	0,00 ‰	179,52
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 512)	4,04 ‰	133,13
		wzniesienie	końca toru (koziół oporowy)	6,56 ‰	62,54
7	506	poziom	--	0,00 ‰	177,51
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 511)	0,00 ‰	93,59
8	507	poziom	--	1,91 ‰	46,15
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 504)	0,00 ‰	180,42
		wzniesienie	początku toru (rozjazd nr 504)	6,56 ‰	25,26
9	508	wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 505)	6,54 ‰	30,58
		wzniesienie	--	2,60 ‰	134,57
10	509	poziom	--	0,00 ‰	41,01
		poziom	--	0,00 ‰	136,22
11	510	spadek	końca toru (koziół oporowy)	2,50 ‰	184,67
		poziom	--	0,00 ‰	61,76
12	511	poziom	--	0,00 ‰	122,20

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KML” w stacji Kraków Główny KGA

Lp.	Nr toru	Pochylenie		w kierunku	Wartość pochylenia	Długość pochylenia [m]
13	512	wzniesienie		końca toru (koziół oporowy)	1,91 ‰	82,54
		wzniesienie			2,45 ‰	60,69
		poziom			0,00 ‰	85,81
14	513	wzniesienie		początku toru (koziół oporowy)	6,57 ‰	50,38
		poziom			0,00 ‰	34,56
		poziom			0,00 ‰	104,13
15	561			--		

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KML” w stacji Kraków Główny KGA

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

Tabela 5. Wykaz rozjazdów

Lp.	Nr rozjazdu	Nr toru	Kierunek	Rodzaj	Długość [m]	Zasadnicze położenie	Rodzaj przestawiania	Uzupelniające ustalenia wg. potrzeb miejscowych
1	RKPD 229	112	-	Rkpd 60E1-190-1:9	33,23	do rozj. nr 232	elektrycznie	Obsługa przez dyżurnego ruchu nastawni KGA
2	RZ 501	501	P	Rz 49E1-190-1:9 pssd	27,14	do rozj. nr 502	elektrycznie	Obsługa przez dyżurnego ruchu KML lub nastawniczego.
3	RZ 502	501	L	Rz 49E1-190-1:9 lssd	27,14	do rozj. nr 503		
4	RZ 503	501	L	Rz 49E1-190-1:9 lssd	27,14	do rozj. nr 506		
5	RKPD 504	501-507	-	Rkpd 49E1-190-1:9 ssd	33,23	a/b do toru nr 507, c/d do toru nr 511		
6	RZ 505	502	L	Rz 49E1-190-1:9 lssd	27,14	do rozj. nr 508		
7	RZ 506	501	P	Rz 49E1-190-1:9 pssd	27,14	do toru nr 501		
8	RZ 507	509	P	Rz 49E1-190-1:9 pssd	27,14	do toru nr 513		
9	RZ 508	502	L	Rz 49E1-190-1:9 lssd	27,14	do toru nr 502		
10	RZ 509	508	P	Rz 49E1-190-1:9 pssb	27,14	do toru nr 508		
11	RZ 510	512	P	Rz 49E1-190-1:9 pssb	27,14	do toru nr 512		
12	RZ 511	504	P	Rz 49E1-190-1:9 pssd	27,14	do toru nr 504		
13	RZ 512	502	P	Rz 49E1-190-1:9 pssd	27,14	do toru nr 502		
14	RZ 513	501	L	Rz 49E1-190-1:9 lssd	27,14	do toru nr 501		
15	RZ 514	501	P	Rz 49E1-190-1:9 pssd	27,14	do rozj. nr 513		

Handwritten signature

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

2.6. Wykolejnice, ich położenie zasadnicze i sposób ich nastawiania:

Tabela 6. Wykaz wykolejnic

Lp.	Numer	Zasadnicze położenie	Sposób przestawiania	Uzupełniające ustalenia wg. potrzeb miejscowych
1	Wk214	nałożona na główkę szyny toru nr 551	Elektrycznie	Obsługa przez dyżurnego ruchu nastawni KGA

2.7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic

2.7.1. Wykolejnica Wk214 jest uzależniona od wskazań tarczy manewrowej Tm225 dla wyjazdów z boczniczy „KMŁ”.

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych

2.8.1. Rozjazd nr 229 należy do okręgu nastawczego KGA w stacji Kraków Główny KGA.

2.8.2. Wykolejnica Wk214 należy do okręgu nastawczego KGA w stacji Kraków Główny KGA.

2.8.3. Rozjazdy nr 501, nr 502, nr 503, nr 504, nr 505, nr 506, nr 507, nr 508, nr 509, nr 510, nr 511, nr 512, nr 513 i nr 514 należą do okręgu nastawczego KMŁ boczniczy kolejowej „KMŁ”.

2.9. Przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

Tabela 7. Wykaz przejazdów służbowych

Lp.	Przejazd służbowy znajduje się		Kategoria przejazdu kolejowego	Do kogo należy obowiązek	
	Na km	Przez tory nr		czyszczenia żłobków na przejeździe	strzeżenia przejazdu w przypadkach awaryjnych
1	0+275	501, 502 i 503	Przejazd służbowy	Pracownik obsługi nastawni KMŁ	-
2	0+434	501, 502 i 503	Przejazd służbowy	Pracownik obsługi nastawni KMŁ	-

2.10. Oświetlenie boczniczy kolejowej

Tabela 8. Wykaz zastosowanego typu oświetlenia

Lokalizacja punktów świetlnych	Rodzaj oświetlenia	Liczba lamp	Moc [W]	Lokalizacja wyłączników	Osoba obsługująca
Wzdłuż toru 551	Oświetlenie LED na słupach wirowanych o wys. 10,5m	4	4x78	Pulpit operatorski w dyspozytorni hali napraw	Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Wzdłuż toru 511		2	2x78		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Wzdłuż toru 513		5	5x78		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona

AS

Regulamin pracy bocznicy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

Lokalizacja punktów świetlnych	Rodzaj oświetlenia	Liczba lamp	Moc [W]	Lokalizacja wyłączników	Osoba obsługująca
Wzdłuż toru 509		5	5x78		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Międzytorze torów 503 i 505		13	13x78		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Międzytorze torów 501 i 502 (wschodnia część przed halą)		11	11x78		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Międzytorze torów 501 i 502 (zachodnia część przed halą)		3	3x18		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Wzdłuż toru 502		2	2x18		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Wzdłuż toru 510		7	7x18		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Wzdłuż toru 506		4	4x18		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Wzdłuż toru 512		5	5x18		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Wzdłuż toru 561		4	4x18		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Wzdłuż toru 503		6	6x18		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Wzdłuż drogi dojazdowej		14	14 x 78 + 61,5 +53,5		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Oświetlenie zewnętrzne (na elewacji hali)	Oprawy LED	-	-	Rozdzielnica główna RGBnN	Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

Lokalizacja punktów świetlnych	Rodzaj oświetlenia	Liczba lamp	Moc [W]	Lokalizacja wyłączników	Osoba obsługująca
Oświetlenie pomieszczeń biurowych i magazynowych		-	-		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Oświetlenie toru nr 501 w hali		34	34x200		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Oświetlenie toru 502 w hali		34	34x200		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona
Oświetlenie toru 503 w hali		34	34x200		Naczelnik PTE Kraków lub osoba przez niego wyznaczona

2.11. Punkty ładunkowe:

2.11.1. Nie dotyczy.

2.12. Wagi wagonowe:

2.12.1. Nie dotyczy.

2.13. Bramy kolejowe:

2.13.1. W km 0+276 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 501 (strona wschodnia).

2.13.2. W km 0+416 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 501 (strona zachodnia).

2.13.3. W km 0+198 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 502 (strona wschodnia).

2.13.4. W km 0+338 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 502 (strona zachodnia).

2.13.5. W km 0+254 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 503 (strona wschodnia).

2.13.6. W km 0+394 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 503 (strona zachodnia).

2.14. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki:

2.14.1. Na boczniczy kolejowej „KMŁ” wszystkie obiekty przytorowe (słupy sieci trakcyjnej, sygnalizatory, wskaźniki, itp.) posiadają zachowaną skrajnię taboru i budowli zgodnie z normą PN-69 K-02057 (skrajnia GPL-1 wg PLK S.A.).

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

2.15.1. Nie dotyczy.

2.16. Sygnały, wskaźniki i tablice:

ALP

Tabela 9. Zestawienie wskaźników i tablic

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Dotyczy torów/rozjazdów	Przeznaczenie	Uwagi
1	Wskaźnik ukresu	W 17	Międzytorze torów 551 i 511	Oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym.	-
2			Międzytorze torów 511 i 513		
3			Międzytorze torów 507 i 509		
4			Międzytorze torów 505 i 507		
5			Międzytorze torów 501 i 503		
6			Międzytorze torów 501 i 505		
7			Międzytorze torów 501 i 502		
8			Międzytorze torów 502 i 508		
9			Międzytorze torów 502 i 504		
10			Międzytorze torów 508 i 510		
11			Międzytorze torów 501 i 503		
12			Międzytorze torów 502 i 504		
13			Międzytorze torów 502 i wstawki Rz510-Rz511		
14			Międzytorze torów 512 i wstawki Rz510-Rz511		
15			Międzytorze torów 501 i 502		

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KML” w stacji Kraków Główny KGA

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Dotyczy torów/rozjazdów	Przeznaczenie	Uwagi	
16	Wskaźnik zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych	We 4a	Tor nr 501 (km 0+258)	Oznacza, że wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony na tor, przy którym jest ustawiony wskaźnik	Wskaźnik stały umieszczony przed końcówką sieci trakcyjnej	
17			Tor 501 (km 0+453)			
18			Koniec toru 505 (km 0+214)			
19			Koniec toru 507 (km 0+178)			
20			Koniec toru 509 (km 0+121)			
21			Koniec toru 510 (0+017)			
22			Koniec toru 511 (km 0+011)			
23			Koniec toru 512 (km 0+170)			
24			Koniec toru 513 (km 0+003)			
25			Koniec toru 561 (km 0+136)			
26			Tor 502 (wschodnia brama)			Wskaźnik przenośny mocowany w przypadku odłączenia sieci trakcyjnej w torze w hali. Umieszczanie i zdejmowanie przenośnych wskaźników należy do obowiązków Naczelnika PTE Kraków lub wyznaczonego przez niego pracownika
27			Tor 502 (zachodnia brama)			
28			Tor 503 (wschodnia brama)			
29			Tor 503 (zachodnia brama)			
30	Tarcza zatrzymania	D 1	Tor 501 (wschodnia brama)	Sygnal do oznaczenia miejsca,	Tarcza zatrzymania zamocowana na bramie wjazdowej przy	

Regulamin pracy bocznicy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Dotyczy torów/rozjazdów	Przeznaczenie	Uwagi
31			Tor 501 (zachodnia brama)	w którym konieczne jest zatrzymanie manewrującego składu przed bramą hali napraw	poszczególnym torze
32			Tor 502 (wschodnia brama)		
33			Tor 502 (zachodnia brama)		
34			Tor 503 (wschodnia brama)		
35			Tor 503 (zachodnia brama)		
37	Latarnia wykolejnicy Wk214	Z1wk, Z2wk	Wk214	Sygnalizacja założenia/zdjęcia wykolejnicy z toru	Obsługa przez dyżurnego ruchu stacji KGA (PLK S.A.)
36	Znaki drogowe	G-4, G-2, T-0, B-20, A-10	Przejazdy służbowe w torach 501, 502 i 503	Organizacja ruchu drogowego na przejazdach służbowych po obu stronach hali	-

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

Tabela 10. Zestawienie sygnalizatorów świetlnych

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Miejsce usytuowania	Przeznaczenie	Uwagi
1	Tarcza manewrowa	Tm225	Tor 551	Wyjazd z toru 551 na tory stacji Kraków Główny KGA	Tarcza manewrowa sterowana przez dyżurnego ruchu okręgu nastawczego KGA w Kraków Główny
2		Tm501	Tor 551	Obsługa jazd manewrowych w obrębie boczniczy „KMŁ”	Tarcza manewrowa sterowana przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawczego
3		Tm502	Tor 511		
4		Tm503	Tor 513		
5		Tm504	Tor 509		
6		Tm505	Tor 507		
7		Tm506	Tor 505		
8		Tm507	Tor 503		
9		Tm508	Tor 501		
10		Tm509	Tor 502		
11		Tm510	Tor 504		
12		Tm511	Tor 508		
13		Tm512	Tor 510		
14		Tm513	Tor 508		
15		Tm514	Tor 506		
16		Tm521	Tor 506		
17		Tm522	Tor 504		
18		Tm523	Tor nr 502		
19		Tm524	Tor 501		
20		Tm525	Tor 503		

Regulamin pracy bocznicy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Miejsce usytuowania	Przeznaczenie	Uwagi
21		Tm526	Tor 512		
22		Tm527	Tor 561		
23	Tarcza zaporowa	Tz504	W km 0+228 w torze nr 505 przed kozłem oporowym	Zatrzymanie się pojazdu manewrowego przed końcem toru (kozłem oporowym)	
24		Tz505	W km 0+193 w torze nr 507 przed kozłem oporowym		
25		Tz506	W km 0+125 w torze 509 przed kozłem oporowym		
26		Tz501	W km 0+134 w torze 511 przed kozłem oporowym		
27		Tz502	W km 0+158 w torze 513 przed kozłem oporowym		
28		Tz503	W km 0+234 w torze 510 przed kozłem oporowym		
29		Tz507	W km 0+168 w torze 512 przed kozłem oporowym		
30		Tz508	W km 0+102 w torze 561 przed kozłem oporowym.		
31	Sygnalizatory i wskaźniki napięcia	WN502/x, SN502/x	Tor 502 w hali	Sygnalizatory obecności/braku napięcia sieci trakcyjnej w hali	WN50x/x – tablice podświetlane, SN50x/x – sygnalizatory dźwiękowe.
32		WN503/x, SN503/x	Tor 503 w hali		
33	Sygnalizator wjazdu i wyjazdu	SW5031, SW5032	Brama wjazdowa wschodnia w torze 503	Sygnalizator wjazdu i wyjazdu dla pojazdów do hali (sygnalizatory obecności/braku napięcia sieci	Latarnie sygnałowe 2-komorowe ze światłem czerwonym (STÓJ) i białym (JAZDA DOZWOLONA).
34		SW5021, SW5022	Brama wjazdowa wschodnia w torze 502		

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Miejsce usytuowania	Przeznaczenie	Uwagi
35		SW5033, SW5034	Brama wjazdowa zachodnia w torze 503	trakcyjnej)	-
36		SW5023, SW5024	Brama wjazdowa zachodnia w torze 502		-

2.17. Urządzenia i środki trakcyjne:

- 2.17.1. Praca manewrowa na boczniczy kolejowej „KML” odbywa się z wykorzystaniem czynnego pojazdu zjeżdżającego na obsługę utrzymaniowo – serwisowo – naprawczą i postój.
- 2.17.2. Do podstawiania i zabierania na i z tor/u 501 w hali (tor w hali bez sieci trakcyjnej), 502 i 503 oraz do przetaczania niesprawnego pojazdu wykorzystywany jest pojazd szynowo – drogowy lub inny pojazd kolejowy.
- 2.17.3. Wykorzystywane na boczniczy pojazdy kolejowe z napędem powinny być wyłącznie typu dopuszczonego do eksploatacji przez UTK, dla których właściciel pojazdu winien posiadać stosowne „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych” lub „zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji”.
- 2.17.4. Wykorzystywany pojazd kolejowy z napędem winien być sprawny technicznie, na potwierdzenie czego właściciel pojazdu powinien posiadać „Przywrócenie do eksploatacji”/„Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego”, które wydaje właściciel i jest ważne na czas określony.
- 2.17.5. W pojeździe szynowo – drogowym z napędem winny znajdować się następujące dokumenty:
- 2.17.5.1. „Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego”,
- 2.17.5.2. Książka pokładowa pojazdu.

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

- 2.18.1. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony przez użytkownika boczniczy stanowią elektryczne zespoły trakcyjne, poddawane na boczniczy czynnościom utrzymaniowo – serwisowo – naprawczym wynikającym z aktualnych dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych oraz innych aktów prawnych i regulacji wewnętrznych użytkownika boczniczy.
- 2.18.2. Urządzenia i środki służące do utrzymania taboru kolejowego:

Tabela 11 Urządzenia i środki służące do utrzymania taboru kolejowego

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Wyposażenie
1	501	Tor do przeglądów taboru trakcyjnego na poziomie P1-P3 i napraw	Kanał utrzymaniowo-serwisowo-naprawczy, tokarka podtorowa, 8 podnośników „Kutruffa” Q=15t, zapadnia trakcyjna, stanowisko do pomiaru nacisku kół (waga), podesty ruchome, instalacja sprężonego powietrza wraz z przyłączami, gniazda 3x400V, gniazda 230V

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Wyposażenie
2	502	Tor technologiczny	Kanał utrzymaniowo – serwisowo – naprawczy, kanał odpadów organicznych, stanowisko do odladzania (nadmuch ciepłego powietrza), automatyczna myjnia taboru kolejowego, przyłącza instalacji wodnej, stanowiska do odfekalniania i wodowania.
3	503	Tor do przeglądów taboru trakcyjnego na poziomie P1-P3 i napraw	Kanał utrzymaniowo-serwisowo-naprawczy, drabiny stacjonarne, podest stały wraz z bramkami bezpieczeństwa, stanowisko do laserowego pomiaru parametrów zestawów kołowych, instalacja sprężonego powietrza wraz z przyłączami, gniazda 3x400V, gniazda 230V.
4	501, 503	–	Suwnica pomostowa Q=16t
5	501, 503	–	Mobilny pojazd do napełniania piasku w taborze kolejowym
6	501, 503, 504, 505, 506	Tory postojowe i obrządzania taboru oraz tory obsługi taboru	Gniazda 3x400V do zasilania zewnętrznego taboru kolejowego
7	504	Tor wyjazdowy i technologiczny	Stanowisko odfekalniania i wodowania pojazdów kolejowych.

2.19. Środki łączności:

2.19.1. Na boczniczy do komunikowania się pracowników między sobą oraz z podmiotami zewnętrznymi w ramach czynności związanych z jej obsługą wykorzystywane są następujące rodzaje łączności i urządzeń telekomunikacyjnych:

2.19.1.1. Łączność zapowiadawcza między posterunkami KGA i KMŁ jest realizowana z wykorzystaniem aparatu MB znajdującego się w pomieszczeniu dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego oraz z wykorzystaniem istniejących urządzeń łączności w budynku nastawni KGA.

2.19.1.2. Łączność telefoniczna w ogólnodostępnych pasmach operatorów krajowej telefonii bezprzewodowej, z wykorzystaniem komórkowych urządzeń telekomunikacji.

2.19.1.3. Łączność radiotelefoniczna z wykorzystaniem następujących pasm częstotliwości i radiotelefonów znajdujących się na boczniczy „KMŁ”:

2.19.1.3.1. Sieć pociągowa i manewrowa na częstotliwości: 150,575 MHz, 150,150 MHz – sieć pociągowa, w ww. sieciach pracują radiotelefony przewoźne zainstalowane na pojazdach trakcyjnych oraz radiotelefon stacjonarny zainstalowany w nastawni KMŁ; sieć pociągowa umożliwia bezpośrednią komunikację między dyżurnym ruchu stacji Kraków

Główny KGA, dyżurnym ruchu KMŁ lub nastawniczym a maszynistą, oraz dyżurnym ruchu stacji Kraków Główny KGA i dyżurnym ruchu KMŁ lub nastawniczym ze sobą.

153,400 MHz – sieć manewrowa,
w ww. sieci pracują radiotelefony przewoźne zainstalowane na pojazdach trakcyjnych użytkownika boczniczy oraz radiotelefon stacjonarny zainstalowany w nastawni KMŁ, radiotelefony przenośne będące na wyposażeniu pracowników boczniczy oraz w pojeździe kolejowym z napędem; sieć manewrowa umożliwia bezpośrednią komunikację między dyżurnym ruchu KMŁ lub nastawniczym, a maszynistą oraz do wzajemnego komunikowania się pracowników obsługujących bocznicę oraz z kierującym Pojazdem kolejowym z napędem.

150,350 MHz – sieć pociągowa, test RADIO – STOP;

150,500 MHz – sieć pociągowa, kanał ratunkowy.

2.20. Sieć trakcyjna na boczniczy:

- 2.20.1. Sieć trakcyjna na boczniczy zasilana jest prądem stałym o napięciu 3 kV.
- 2.20.2. Zelektryfikowane są tory bocznicowe: 501 (częściowo), 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 551 i 561 wraz z przejściami rozjazdowymi.
- 2.20.3. Tory w hali 502 i 503 są zelektryfikowane.
- 2.20.4. Jazda trakcją elektryczną dopuszczona jest po wszystkich torach boczniczy „KMŁ” z wyjątkiem toru 501 w hali i zakończeń innych torów ograniczonych wskaźnikami We 4a lub tarczą zaporową Z1.
- 2.20.5. Sieć trakcyjna na boczniczy zasilana jest jednostronnie poprzez rozłącznik zasilacza z napędem silnikowym nr R160 „Wagonownia KM” usytuowany na indywidualnej konstrukcji wsporczej w lokacie 0-4KM.
- 2.20.6. Otwieranie lub zamykanie rozłącznika zasilacza nr R160 „Wagonownia KM” zasilającego całą grupę torów bocznicowych należy wykonać po uzgodnieniu z dyspozytorem PKP Energetyka S.A. 22 279 53 20 wew. 1 lub 697 040 695.
- 2.20.7. Za otwieranie lub zamykanie rozłącznika i odłączników sieciowych odpowiedzialny jest upoważniony i uprawniony mistrz serwisu lub wyznaczona przez niego upoważniona i uprawniona osoba lub pracownik firmy zewnętrznej, posiadający stosowne upoważnienie i uprawnienia w tym zakresie. Za nadzór nad osobami uprawnionymi odpowiada Naczelnik PTE Kraków.
- 2.20.8. Sieć trakcyjna w hali na torach nr 502 i 503 zasadniczo pozostaje w stanie z załączonym napięciem, zgodnie ze schematem sekcjonowania stanowiącym załącznik nr 3 do regulaminu. Miejsca włączenia i wyłączenia zasilania oraz lokalizacji odłączników wskazane są na schemacie sekcjonowania stanowiącym pkt. 15.1.3 niniejszego regulaminu.

- 2.20.9. Sieć trakcyjna w hali na torach 502 i 503 będzie odizolowana od sieci trakcyjnej na pozostałej części boczniczy poprzez odłączniki nr 126 (tor 502) oraz 136 (tor 503) od strony wschodniej oraz poprzez odłączniki nr 126/1 (tor 502) i 136/1 (tor 503) od strony zachodniej.
- 2.20.10. Po odłączeniu napięcia i obustronnym uszynieniu odcinka sieci trakcyjnej między 126, a 126/1 oraz 136, a 136/1, odcinek sieci trakcyjnej wewnątrz hali zostanie uziemiony. Uziemienie odcinka sieci trakcyjnej wewnątrz hali (sieci górnej oraz sieci powrotnej) jest realizowane poprzez otwarcie zespołów odłączników nr 126/2 i 126/3 oraz 136/2 i 136/3. Odłączniki znajdują się w kontenerach 1 i 2. Ponadto po wyłączeniu napięcia 3 kV w sieci trakcyjnej na odcinku toru nr 502 i 503 w hali przeglądowo-naprawczej dodatkowo jest uszyniona sieć trakcyjna za pomocą przenośnych uszyniaczy ochronnych w następujących lokatach sieci: tor nr 502 – lokata 0-54KM i 0-68KM; tor 503 – lokata 0-55KM i 0-69KM.
- 2.20.11. Cykl załączenia lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej jest powiązany z sygnalizacją świetlną i dźwiękową w hali informującą o obecności napięcia w sieci trakcyjnej bądź jej uziemieniu.
- 2.20.12. Czynności w celu wyłączenia napięcia w sieci toru 502:
- 2.20.12.1. Otwarcie odłącznika nr 126 (odłączenie napięcia i uszynienie jednostronne odcinka sieci trakcyjnej między izolatorami z odłącznikiem 126 i odłącznikiem 126/1).
 - 2.20.12.2. Otwarcie odłącznika nr 126/1 (uszynienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej między między izolatorami z odłącznikiem 126 i odłącznikiem 126/1).
 - 2.20.12.3. Otwarcie zespołów odłącznikowych nr 126/2 i 126/3 (uziemienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej wraz z siecią powrotną między izolatorami sekcyjnymi z odłącznikami 126/2 i 126/3).
 - 2.20.12.4. Założenie przenośnych uszyniaczy ochronnych na wysięgnikach zawieszenia sieci trakcyjnej w lokatach 0-54KM i 0-68KM.
- 2.20.13. Czynności w celu załączenia napięcia w sieci toru 502:
- 2.20.13.1. Usunięcie przenośnych uszyniaczy ochronnych z sieci trakcyjnej w lokatach 0-54KM i 0-68KM.
 - 2.20.13.2. Zamknięcie zespołów odłącznikowych nr 126/2 i 126/3 w kontenerach.
 - 2.20.13.3. Zamknięcie odłącznika nr 126/1.
 - 2.20.13.4. Zamknięcie odłącznika nr 126.
- 2.20.14. Czynności w celu wyłączenia napięcia w sieci toru 503:
- 2.20.14.1. Otwarcie odłącznika nr 136 (odłączenie napięcia i uszynienie jednostronne odcinka sieci trakcyjnej między izolatorami z odłącznikiem 136 i odłącznikiem 136/1).
 - 2.20.14.2. Otwarcie odłącznika nr 136/1 (uszynienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej między między izolatorami z odłącznikiem 136 i odłącznikiem 136/1).

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

- 2.20.14.3. Otwarcie zespołów odłącznikowych nr 136/2 i 136/3 (uziemięcie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej wraz z siecią powrotną między izolatorami sekcyjnymi z odłącznikami 136/2 i 136/3).
- 2.20.14.4. Założenie przenośnych uszyniaczy ochronnych na wysięgnikach zawieszenia sieci trakcyjnej w lokatach 0-55KM i 0-69KM.
- 2.20.15. Czynności w celu załączenia napięcia w sieci toru 503:
 - 2.20.15.1. Usunięcie przenośnych uszyniaczy ochronnych z sieci trakcyjnej w lokatach 0-55KM i 0-69KM.
 - 2.20.15.2. Zamknięcie zespołów odłącznikowych nr 136/2 i 136/3 w kontenerach.
 - 2.20.15.3. Zamknięcie odłącznika nr 136/1.
 - 2.20.15.4. Zamknięcie odłącznika nr 136.
- 2.20.16. Stanowiska sterowania odłącznikami znajdują się na hali przy wrotach wjazdowych. Na stanowisku sterowania znajduje się kaseeta sterownicza, w której dostęp do przycisku „włącz” blokowany jest przez zamek z kluczem. Klucz do przycisku „włącz” znajduje się u w dyspozycji Naczelnika PTE Kraków lub wyznaczonego przez niego pracownika.
- 2.20.17. Do obsługi kaset sterowniczych i wykonywania czynności łączeniowych odłączników sekcyjnych oraz do zakładania i usunięcia przenośnych uszyni ochronnych są upoważnieni i uprawnieni pracownicy.
- 2.20.18. Umieszczanie i zdejmowanie przenośnych wskaźników należy do obowiązków Naczelnika PTE Kraków lub wyznaczonego przez niego pracownika.
- 2.20.19. Szczegółowe procedury przygotowania, przekazania i likwidacji miejsca pracy w pobliżu sieci jezdnej określa „Instrukcja organizacji bezpiecznej pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych w Spółce „Koleje Małopolskie” Sp. z o.o. – Zasady przygotowania miejsca pracy w pobliżu sieci jezdnej”.
- 2.21. Kolejowe obiekty inżynieryjne na boczniczy:
 - 2.21.1. Nie dotyczy.
- 2.22. Inne urządzenia
 - 2.22.1. Nie dotyczy.
- 2.23. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy bocznicą a torami zarządcy infrastruktury, z którymi bocznicza jest połączona:
 - 2.23.1. Jazdy manewrowe z i na bocznicę kolejową „KMŁ” odbywają się na żądanie użytkownika boczniczy po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu stacji Kraków Główny KGA i dyżurnym ruchu KMŁ lub nastawniczym.
 - 2.23.2. Wjazd jazd manewrowych ze stacji Kraków Główny KGA na bocznicę kolejową „KMŁ” odbywa się po daniu zgody dyżurnemu ruchu KGA przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego w komputerowych urządzeniach srk (blokada stacyjna).
 - 2.23.3. Wjazdy zasadniczo będą odbywały się z toru nr 104a po uprzednim zdjęciu Wk214, nastawieniu rozjazdu nr 229 ab/cd do położenia (-) oraz rozjazdu nr 236 do położenia (-) i po podaniu sygnału Ms1 „jazda manewrowa dozwolona” na Tm229 usytuowanej po prawej stronie toru w kierunku jazdy.

A.1.

- 2.23.4. Możliwa jest również jazda manewrowa z grupy torów nr 206, 208, 210, 212, 214, 216 z tarczy manewrowej Tm226 oraz z toru nr 204 z tarczy manewrowej Tm227 po uprzednim zdjęciu Wk214, nastawieniu rozjazdów na drodze przebiegu i po podaniu sygnału Ms1 „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej 226 lub 227.
- 2.23.5. Jazda manewrowa od Tm229 przy torze nr 104a odbywa się do Tm501 usytuowanej po prawej stronie toru dojazdowego nr 551 boczniczy kolejowej „KMŁ”, skąd dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy nastawia drogę dla jazdy manewrowej.
- 2.23.6. Jazda manewrowa z toru 551 odbywa się po nastawieniu drogi przebiegu i po podaniu sygnału Ms1 „jazda manewrowa dozwolona” na Tm501 usytuowanej po prawej stronie tego toru w kierunku jazdy lub w razie braku możliwości podania sygnału na tarczy manewrowej na podstawie zezwolenia udzielonego za pomocą sygnałów manewrowych i (lub) urządzeń łączności.
- 2.23.7. Wyjazd jazdy manewrowej z boczniczy kolejowej „KMŁ” odbywa się poprzez zgłoszenie dyżurnemu ruchu stacji Kraków Główny KGA potrzeby takiej jazdy i nastawienie przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego drogi przebiegu dla jazdy manewrowej do toru dojazdowego nr 551.
- 2.23.8. Wyjazd jazdy manewrowej z toru dojazdowego nr 551 do stacji Kraków Główny KGA odbywa się po uprzednim zdjęciu Wk214, nastawieniu rozjazdu nr 229 ab/cd do położenia (-) oraz rozjazdu nr 236 do położenia (-) i po podaniu sygnału Ms1 „jazda manewrowa dozwolona” przez dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA na Tm225 usytuowanej po prawej stronie toru.
- 2.23.9. Jazdy manewrowe między bocznicą kolejową „KMŁ” a torami PLK S.A. są prowadzone z prędkościami określonymi w Instrukcji PLK S.A. Ir-9 „Instrukcja o technice wykonywania manewrów”.
- 2.23.10. Wszelkie uzgodnienia dotyczące wjazdów/wyjazdów na/z boczniczy odnotowywane są obustronnie w „Książce przebiegów” R-142 przez dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA i dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego.
- 2.23.11. Podczas wjazdów składów manewrowych zestawionych z więcej niż 1 EZT lub długości przekraczającej 91m, dla uniknięcia blokowania dróg rozjazdowych w okręgu nastawczym KGA przez składy manewrowe zatrzymane przed tarczą manewrową Tm501 przy torze nr 551 dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy jest zobowiązany przed ustawieniem przez dyżurnego ruchu KGA przebiegu manewrowego do tarczy Tm501 ułożyć drogę przebiegu w kierunku torów zaplecza lub wyznaczonych torów na postój i wyświetlić na w/w tarczy sygnał zezwalający na jazdę.

3. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej

- 3.1. Podstawianie pojazdów kolejowych na bocznicę kolejową:
 - 3.1.1. Jazdy manewrowe z i na bocznicę kolejową „KMŁ” odbywają się ze stacji Kraków Główny KGA (zarządca: PLK S.A.).

Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ” w stacji Kraków Główny KGA

- 3.1.2. Podstawianie i zabieranie pojazdów trakcyjnych na/z boczniczy dokonywane jest po uprzednim uzgodnieniu jazd manewrowych wg. zasad określonych w ust. 2.23 niniejszego regulaminu.
- 3.1.3. Jazdy manewrowe z i na bocznicę kolejową „KMŁ” odbywają się przez całą dobę.
- 3.1.4. Każdorazowo przy wjeździe/wyjeździe z i na bocznicę kolejową „KMŁ” maszynista jest zobowiązany do przełączenia radiotelefonu na kanał manewrowy lub pociągowy.
- 3.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania
 - 3.2.1. Wykonywane przy pojazdach kolejowych czynności utrzymaniowo-serwisowo-naprawcze nie są ograniczone w ciągu całej doby i zależą od technologii pracy boczniczy oraz obowiązującego rozkładu jazdy.
- 3.3. Masa hamująca składów manewrowych:
 - 3.3.1. Pojazdy trakcyjne powinny być hamowane hamulcem zespolonym.
 - 3.3.2. Procent wymaganej masy hamującej dla składów manewrowych na boczniczy jest ustalany na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.).
- 3.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę:
 - 3.4.1. Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę na boczniczy wynosi nie więcej niż 221 kN na oś.
- 3.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych:
 - 3.5.1. Do jazd manewrowych po torach boczniczy dopuszcza się wszystkie pojazdy trakcyjne, które nie przekraczają dopuszczalnego nacisku osi na szynę, określonego w pkt. 3.4 oraz spełniają warunki dot. skrajni określone w pkt. 2.14.
 - 3.5.2. Do jazd manewrowych po torach boczniczy dopuszcza się elektryczne pojazdy trakcyjne o zasilaniu innymi niż 3kV prądu stałego tylko w stanie nieczynnym z opuszczonymi odbierakami.
- 3.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy kolejowej:
 - 3.6.1. Lokomotywy i pojazdy trakcyjne przewoźników kolejowych mogą poruszać się po wszystkich torach boczniczy kolejowej.
 - 3.6.2. Ruch lokomotyw lub składów manewrowych innych przewoźników kolejowych po torach boczniczy odbywa się na zasadach ogólnych, z uwzględnieniem postanowień niniejszego regulaminu oraz Instrukcji o technice pracy manewrowej oraz o organizacji zestawienia pociągów pasażerskich (MK-8). Każdy wjazd lokomotyw lub składów manewrowych innych przewoźników musi być uzgodniony z użytkownikiem boczniczy.
- 3.7. Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z którym/i bocznicza kolejowa jest połączona:
 - 3.7.1. Pojazdy trakcyjne użytkowników boczniczy mogą poruszać się po torach zarządcy infrastruktury PLK S.A. na podstawie odrębnych przepisów zarządcy.

- 3.7.2. Pojazd szynowo – drogowy może poruszać się po torach zarządcy infrastruktury PLK S.A., z którą jest połączona bocznica „KMŁ”, jedynie w zakresie niezbędnym do wykonywania manewrów oraz przemieszczania pojazdu kolejowego do miejsca wykonywania pracy.

4. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na bocznicy kolejowej

- 4.1. Podział bocznicy kolejowej na rejon manewrowe:
- 4.1.1. Bocznica „KMŁ” stanowi jeden rejon manewrowy, na którym sterowanie ruchem kolejowym będzie realizowane z nastawni KMŁ zgodnie z postanowieniami pkt. 2.1 i 2.2 niniejszego regulaminu.
- 4.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy kolejowej:
- 4.2.1. Prędkość jazdy po wszystkich torach bocznicy wynosi maksymalnie 15 km/h, oprócz toru 504, na którym dopuszcza się zwiększenie maksymalnej prędkości do 25 km/h w uzasadnionych przypadkach potrzeby przeprowadzenia testów przez serwis pojazdów. W takich przypadkach zwiększenie prędkości na torze 504 podlega zgłoszeniu takiej potrzeby przez Mistrza Serwisu do dyżurnego ruchu KMŁ / nastawniczego. Podwyższenie prędkości odbywa się za zgodą Dyżurnego Ruchu KMŁ/ nastawniczego.
- 4.2.2. Prędkość jazdy w hali wynosi maksymalnie 3 km/h.
- 4.2.3. Prędkość jazdy należy ograniczyć:
- 4.2.3.1. W razie ograniczenia widoczności przez silną mgłę, zamieć śnieżną, ulewny deszcz, brak światła elektrycznego, należy ograniczyć prędkość jazdy manewrowej do 10 km/h.
- 4.2.3.2. Przy łączeniu pojazdów i jazdy przez myjnię do 2 km/h.
- 4.2.3.3. Przy jeździe ciągnionej dla manewrów z pojazdem szynowo – drogowym do 10 km/h.
- 4.2.3.4. Przy jeździe spychanej dla manewrów z pojazdem szynowo – drogowym do 5 km/h.
- 4.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej:
- 4.3.1. Manewry na bocznicy wykonywane są sposobem odstawczym, na zasadzie przetaczania taboru pojazdem trakcyjnym lub pojazdem szynowo – drogowym.
- 4.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym:
- 4.4.1. Składy manewrowe stanowią pojazdy trakcyjne z własnym napędem.
- 4.4.2. Pojazd szynowo – drogowy może być usytuowany na początku lub na końcu pojazdu trakcyjnego, który nie porusza się z wykorzystaniem własnego napędu.
- 4.4.3. Pchane pojazdy kolejowe muszą być ze sobą oraz z pojazdem szynowo – drogowym sprzęgnięte.
- 4.4.4. Podczas wstawiania pojazdów trakcyjnych do hali ustawiacz/kierownik manewrów powinien poprzedzać pieszo (idąc obok toru) i podawać sygnały w kierunku maszynisty.

- 4.4.5. Pchanie pojazdów kolejowych do hali pojazdem szynowo-drogowym na tor 501 może odbywać się od strony wschodniej i zachodniej.
- 4.4.6. Przed rozpoczęciem pchania ustawiacz/kierownik manewrów powiadamia prowadzącego pojazd o pchaniu pojazdów kolejowych.
- 4.4.7. Maksymalna liczba pchanych pojazdów trakcyjnych przez pojazd szynowo – drogowy do podstawienia w hali na tor nr 501 nie może przekraczać maksymalnego uciągu pojazdu szynowo – drogowego.
- 4.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw:
 - 4.5.1. Sprzęganie pojazdów trakcyjnych jest wykonywane z pojazdem szynowo – drogowym, którym wykonywana jest praca manewrowa na boczniczy „KML”.
 - 4.5.2. Sprzęganie pojazdów trakcyjnych jest również możliwe między dwoma pojazdami trakcyjnymi z wykorzystaniem sprzęgów automatycznych. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów trakcyjnych należy wówczas do obowiązku maszynisty pod nadzorem drugiego maszynisty lub ustawiacza /kierownika manewrów.
 - 4.5.3. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych ze sprzęgiem śrubowym i zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki przy podstawianiu i zabieraniu pojazdów kolejowych na boczniczy kolejowej „KML” należy do obowiązku ustawiacza/ kierownika manewrów.
 - 4.5.4. W przypadku braku możliwości wykonania czynności, o której mowa powyżej przez ustawiacza/ kierownika manewrów, obowiązki te wykonuje maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe w obrębie boczniczy kolejowej.
 - 4.5.5. Rozłączanie sprzęgów hamulcowych, jak również zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonane tylko po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów.
 - 4.5.6. Sprzęgi śrubowe nie użyte do sprzęgania taboru powinny być zawieszane tak aby nie zwisały niżej niż 140 mm ponad główkę szyny.
 - 4.5.7. Przy rozłączaniu sprzęgów hamulcowych należy uprzednio zamknąć ich zawory.
 - 4.5.8. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu pojazdów podaje ustawiacz/kierownik manewrów dopiero po wyjściu z pomiędzy rozłączonego i łączonego taboru poza skrajnię taboru, za wyjątkiem sytuacji o której mowa w pkt 4.5.4, wówczas dopuszcza się prowadzenie manewrów bez sygnału podanego przez ustawiacza (/kierownika manewrów) jedynie na podstawie wskazań na sygnalizatorze (tarcza manewrowa).
- 4.6. Obsada drużyn trakcyjnych i manewrowych oraz ich wyposażenie:
 - 4.6.1. Obsada drużyny manewrowej przy jazdach pilotowanych przy obsłudze boczniczy kolejowej „KML” jest jednoosobowa – składa się z ustawiacza/ kierownika manewrów.
 - 4.6.2. Jazdy składów manewrowych na boczniczy wykonywane z przedniej kabiny sterowniczej pojazdu trakcyjnego (patrząc w kierunku jazdy) lub na zasadzie ciągnięcia pojazdów kolejowych, nie wymagają obsady drużyny manewrowej

- (jazdy niepilotowane) za wyjątkiem jazd związanych z wjazdem do /wyjazdem z hali przeglądowo-naprawczej oraz jazd po torach hali.
- 4.6.3. Wyposażenie drużyny manewrowej:
- 4.6.3.1. w przybory sygnałowe: chorągiewka, latarka, gwizdek,
- 4.6.3.2. w przybory BHP: kask ochronny, kamizelka, rękawice ochronne, odpowiednia odzież robocza, obuwie.
- 4.6.4. Do wykonywania pracy manewrowej na bocznicy kolejowej „KMŁ” jest używana łączność radiotelefoniczna z wykorzystaniem pasm częstotliwości i radiotelefonów znajdujących się na bocznicy „KMŁ”. Jeżeli nie jest możliwe użycie łączności radiotelefonicznej, prace manewrowe prowadzi się za pomocą sygnałów ręcznych dawnych chorągiewką lub latarką i sygnałów dźwiękowych.
- 4.7. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn:
- 4.7.1. W obrębie bocznicy kolejowej „KMŁ” znajdują się dwa przejazdy służbowe:
- 4.7.1.1. W km 0+275 przejazd przez tory nr 502, nr 501 i nr 503 do zaplecza hali napraw od strony wschodniej.
- 4.7.1.2. W km 0+434 przejazd przez tory nr 502, nr 501 i nr 503 do zaplecza hali napraw od strony zachodniej.
- 4.7.2. Przejazdy służbowe w km 0+275 i km 0+434 są częścią drogi pożarowej i nie mogą być zastawiane taborom odstawionym na postój.
- 4.7.3. Podczas jazd manewrowych przez przejazdy służbowe w km 0+275 i 0+434 przez tory nr 502, 501, i nr 503 należy ograniczyć prędkość do 3 km/h dla czoła jazdy manewrowej
- 4.7.4. Należy podawać sygnał „Baczność” w czasie zbliżania się jazdy manewrowej do przejazdu.
- 4.7.5. Sygnał „Baczność” należy podać z takim wyprzedzeniem aby piesi i pojazdy drogowe mogli opuścić przejazd lub zatrzymać się przed przejazdem.
- 4.7.6. Obserwowanie przejazdu przez maszynistę powinno odbywać się od czasu zbliżania się do przejazdu do czasu zajęcia przejazdu przez manewrujący tabor.
- 4.8. Jazdy manewrowe przez bramę i stanowiska w hali:
- 4.8.1. Otwieranie i zamykanie bramy wjazdowej do hali warsztatowo – naprawczej należy do obowiązków ustawiacza/kierownika manewrów.
- 4.8.2. Otwartą bramę należy zabezpieczyć przed samoczynnym zamknięciem.
- 4.8.3. Przed wjazdem i wyjazdem do i z hali warsztatowo – naprawczej należy:
- 4.8.3.1. Uprzedzić pracowników hali warsztatowo – naprawczej o zamierzonym wjeździe taboru i otworzyć bramę.
- 4.8.3.2. Sprawdzić, czy nie ma przeszkód do jazdy w hali (czy zostały odpowiednio zabezpieczone przewody elektryczne, pneumatyczne, zabezpieczenie zapadni, suwnicy, itp.).
- 4.8.3.3. W przypadku gdy pojazd jest manewrowany przez inny pojazd trakcyjny lub pojazd szynowo – drogowy konieczne jest przed wjazdem do hali opuścić odbieraki prądu.

- 4.8.4. Wszystkie przedmioty powinny być odsunięte od toru na odległość określoną w wymaganiach dot. skrajni. Dopilnowanie zachowania odpowiedniej skrajni należy do obowiązków ustawiacza/kierownika manewrów.
- 4.8.5. Wjazd i wyjazd do hali odbywa się pod nadzorem ustawiacza/kierownika manewrów.
- 4.8.6. Przy dojeżdżaniu do bramy należy zwrócić uwagę, aby nikt i nic nie znajdowało się w świetle bramy, tj. między ścianą bramy a manewrującym taborom.
- 4.8.7. Podczasjazd manewrowych zabronione jest wchodzenie lub wychodzenie przez bramę, jak również przebywanie w świetle bramy.
- 4.8.8. Prędkość wjazdu jazdy manewrowej przy wstawianiu i zabieraniu na halę i z hali została określona w pkt. 4.2.
- 4.8.9. W czasie, gdy tabor manewrujący jest w ruchu zabrania się przebywania na zewnątrz tego taboru (na stopniach służbowych) i wychylania się z niego.
- 4.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych:
 - 4.9.1. Długość składu manewrowego przetaczanego na boczniczy w jednej grupie bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania w przewód główny składu hamulców zespolonych jest długość użyteczna torów na boczniczy określona w pkt. 2.4 oraz siła pociągowa pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry.
 - 4.9.2. Zasadniczo wszystkie jazdy manewrowe na boczniczy wykonywane są przy włączonym hamulcu zespolonym.
 - 4.9.3. W przypadku przetaczania pojazdu z wyłączonym hamulcem zespolonym należy zachować szczególną ostrożność i przetaczać skład z wykorzystaniem pojazdu szynowo-drogowego lub innego pojazdu kolejowego z czynnym hamulcem zespolonym.
- 4.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek:
 - 4.10.1. Przetaczanie pojazdów kolejowych na boczniczy z wykorzystaniem siły ludzkiej, a także za pomocą pojazdu drogowo-szynowego jadącego obok toru jest zabronione.
 - 4.10.2. Przetaczanie pojazdów kolejowych z wykorzystaniem podciągarek wagonowych na boczniczy nie jest stosowane.
- 4.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów:
 - 4.11.1. Rozjazdy na boczniczy kolejowej „KMŁ” są nastawiane elektrycznie przez dyżurnego ruchu posterunku KMŁ lub nastawniczego.
 - 4.11.2. Zwrotnicy nie wolno przekładać, gdy jest zajęta przez tabor lub gdy nadjeżdżający tabor toczy się i znajduje się w bezpośredniej bliskości zagrażającej bezpieczeństwu ruchu.
- 4.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie:
 - 4.12.1. Rodzaj płóz używanych na boczniczy jest dostosowany do typu szyn i są to płozy typu PL3 pomalowane na kolor pomarańczowy.
 - 4.12.2. W eksploatacji mogą być używane tylko płozy hamulcowe sprawne technicznie.

A-1

- 4.12.3. Płozy hamulcowe powinny znajdować się na stojakach do tego przeznaczonych w następujących miejscach:
 - 4.12.3.1. w stojaku w międzytorzu 501 i 503 (przed halą serwisową – strona wschodnia) – sztuk 2,
 - 4.12.3.2. w stojaku w międzytorzu 501 i 502 (przed halą serwisową – strona wschodnia) – sztuk 2,
 - 4.12.3.3. w stojaku a przy torze nr 501 w obrębie hali – sztuk 2,
 - 4.12.3.4. w stojaku b przy torze nr 501 w obrębie hali – sztuk 2,
 - 4.12.3.5. w stojaku a przy torze nr 501 w obrębie hali – sztuk 2,
 - 4.12.3.6. w stojaku b przy torze nr 502 w obrębie hali – sztuk 2,
 - 4.12.3.7. w stojaku a przy torze nr 502 w obrębie hali – sztuk 2,
 - 4.12.3.8. w stojaku b przy torze nr 503 w obrębie hali – sztuk 2,
 - 4.12.3.9. w stojaku a przy torze nr 504 – sztuk 2,
 - 4.12.3.10. w stojaku b przy torze nr 504 – sztuk 2,
 - 4.12.3.11. w stojaku przy torze nr 505 – sztuk 2,
 - 4.12.3.12. w stojaku przy torze nr 507 – sztuk 2,
 - 4.12.3.13. w stojaku przy torze nr 509 – sztuk 2,
 - 4.12.3.14. w stojaku przy torze nr 510 – sztuk 2,
 - 4.12.3.15. w stojaku przy torze nr 511 – sztuk 2,
 - 4.12.3.16. w stojaku przy torze nr 512 – sztuk 2,
 - 4.12.3.17. w stojaku przy torze nr 513 – sztuk 2,
 - 4.12.3.18. w stojaku przy torze nr 561 – sztuk 2,
 - 4.12.3.19. rezerwa w magazynie – 15 sztuk.
 - 4.12.4. Wykładanie płóz hamulcowych pod tabor w celu jego zabezpieczenia przed samowolnym ruszeniem może być wykonane tylko kiedy tabor się zatrzymał.
 - 4.12.5. Za prawidłowe rozmieszczenie oraz użycie i usunięcie z toru płóz nie używanych odpowiedzialny jest ustawiacz/kierownik manewrów, a w przypadku kiedy nie może wykonać tych czynności, maszynista pojazdu kolejowego.
 - 4.12.6. Płozy uszkodzone na wniosek zdaje się celem wymiany.
 - 4.12.7. Wszystkie płozy na terenie boczniczy powinny być oznaczone namalowanymi na główce literami „KMŁ” i ponumerowane cyframi arabskimi.
 - 4.12.8. Ewidencję znajdujących się na boczniczy płóz prowadzi ustawiacz.
 - 4.12.9. Należy strzec płóz hamulcowych przed kradzieżą, ponieważ w razie niewłaściwego użytkowania przez osoby nieupoważnione mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
 - 4.12.10. Zabrania się używania płóz o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.
 - 4.12.11. Po ukończeniu manewrów nieużywane płozy należy usunąć z torów i umieścić je na wyznaczonym miejscu – co należy do obowiązku ustawiacza.
- 4.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem:
 - 4.13.1. Zabezpieczenie wstawionych pojazdów kolejowych odstawianych na postój (przeгляdy techniczne, odfekalnianie, piaskowanie, itp.) na torach boczniczy kolejowej „KMŁ” należy do obowiązków maszynisty pozostawiającego ten

- pojazd poprzez zahamowanie pojazdu hamulcem zespolonym i/lub hamulcem postojowym (sprężynowym).
- 4.13.2. Zabezpieczenie płozem hamulcowym od strony spadku należy do obowiązku ustawiacza. Czynność stosuje się w przypadku pozostawienia pojazdu bez obsady drużyny trakcyjnej oraz w przypadku braku, uszkodzenia lub wyłączenia hamulców zainstalowanych na pojeździe.
 - 4.13.3. Zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy dokonywać przed odłączeniem pojazdu szynowo – drogowego od przekazywanego taboru.
 - 4.13.4. Pojazdy pozostawiane na terenie hali napraw należy zabezpieczać płozem hamulcowym
 - 4.13.5. W każdym z w/w przypadków zabezpieczający pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem jest zobowiązany powiadomić o sposobie zabezpieczenia dyżurnego ruchu KMŁ/nastawniczego, który odnotowuje powyższe w prowadzonej dokumentacji (kontrolce zajętości torów) i informuje pracowników uruchamiających odstawione pojazdy w celu uchylenia zabezpieczenia.
 - 4.13.6. Zabrania się używania do zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem uszkodzonych płóz, klinów, kamieni, kawałków drewna, żelaza, itp.

5. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy

- 5.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej:
 - 5.1.1. Praca manewrowa na boczniczy kolejowej wykonywana jest przez użytkownika boczniczy kolejowej – licencjonowanego przewoźnika kolejowego, posiadającego certyfikat bezpieczeństwa.
 - 5.1.2. Praca manewrowa na boczniczy kolejowej organizowana jest według wskazań określonych w niniejszym regulaminie i wykonywana jest w oparciu o obowiązujące na boczniczy:
 - 5.1.2.1. MK-8 Instrukcja o technice pracy manewrowej oraz o organizacji zestawienia pociągów pasażerskich.
 - 5.1.3. Nadzór nad pracą manewrową w hali sprawuje ustawiacz/kierownik manewrów jako odpowiedzialny za pracę na torze, na który pojazdy trakcyjne są wstawiane.
 - 5.1.4. Kierownikiem manewrów może być: ustawiacz, kierownik pociągu, dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy przy niepilotowanych jazdach manewrowych lub inny pracownik posiadający kwalifikacje ustawiacza lub kierownika pociągu.
 - 5.1.5. Każda praca manewrowa wykonywana na boczniczy kolejowej przed przystąpieniem do jej wykonania winna być omówiona przez ustawiacza/ kierownika manewrów z pracownikami biorącymi udział przy manewrach.
 - 5.1.6. Ruchy manewrowe na boczniczy są elementem omówionej uprzednio pracy manewrowej pomiędzy dyżurnym ruchu KMŁ/nastawniczym, a maszynistą biorącym udział w manewrach oraz ustawiaczem/kierownikiem manewrów.

- Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego należy podać dla każdego ruchu manewrowego oddzielnie.
- 5.1.7. Podczas wszystkich jazd manewrowych maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej jest zobowiązany każdorazowo do podania sygnału „Bacność” przy rozpoczęciu manewrów.
 - 5.1.8. Dla jazd pilotowanych sygnał dla jazdy manewrowej podaje ustawiacz /kierownik manewrów po otrzymaniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na sygnalizatorze (tarcza manewrowa) ustawiona z prawej strony toru w kierunku jazdy. Ze względu na istniejące w rejonie boczniczy łuki ograniczające widoczność dopuszcza się podawanie sygnałów manewrowych za pomocą urządzeń radiolączności.
 - 5.1.9. Dla jazd niepilotowanych (jazdy ciągnione bez pojazdu szynowo-drogowego) dopuszcza się prowadzenie manewrów bez sygnału podanego przez ustawiacza /kierownika manewrów jedynie na podstawie sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na sygnalizatorze (tarcza manewrowa).
 - 5.1.10. Dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy informuje ustawiacza/kierownika manewrów o wjeździe na bocznicę pojazdu trakcyjnego z stacji Kraków Główny KGA, wjeździe na halę, odfekalniania na torze 504, łączenia z pojazdem szynowo – drogowym, zabezpieczenia pojazdów przed zbiegnięciem.
- 5.2. Zadania w zakresie pracy manewrowej:
- 5.2.1. Organizacja i wykonywanie pracy manewrowej na boczniczy przy wjeździe na tory i wyjeździe z torów boczniczy, przedstawia się następująco:
 - 5.2.1.1. Składy manewrowe kierowane na bocznicę zgodnie z przyjętą technologią pracy, wjeżdżają na tory boczniczy i zatrzymują się w miejscu wyznaczonym przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego.
 - 5.2.1.2. Przed każdorazową jazdą manewrową maszynista ma obowiązek podania sygnału „Bacność”.
 - 5.2.1.3. Po wykonaniu czynności serwisowych pojazdy kolejowe, na podstawie obowiązujących sygnałów manewrowych podawanych przez kierownika manewrów, po uprzednim upewnieniu się o braku przeszkód do ruchu, wyjeżdżają z boczniczy wg zasad opisanych w ustępie 2.23. niniejszego regulaminu.
 - 5.2.2. Przeglądy i naprawy taboru odbywają się w torach 501 i 503. W przypadku braku możliwości skorzystania z wyżej wymienionych torów, dopuszcza się wykonywanie obsługi technicznej na torze 502.
 - 5.2.3. Wodowanie i odfekalnianie pojazdów odbywa się w torach 502 i 504.
 - 5.2.4. W torach 505, 507, 509, 510, 510, 511, 512 i 513 odstawa się pojazdy kolejowe w celu ich postoju.
 - 5.2.5. Tor 509 jest wykorzystywany również w celach wyciągowych dla pojazdów kolejowych z toru 513.
 - 5.2.6. Torów nr 551 – dojazdowy, nr 506 i nr 508 – komunikacyjne, nie wolno zastawiać taborem odstawnym na postój.

- 5.2.7. Na torach boczniczy rewidenci taboru lub inni upoważnieni pracownicy wykonują przy podstawionych pojazdach kolejowych oględziny techniczne oraz czynności związane z wykonaniem ewentualnych napraw usterek taboru stwierdzonych podczas oględzin oraz zaplanowanych prac serwisowych.
- 5.2.8. Po wykonaniu wymaganych prac, rewident taboru zgłasza dyżurnemu ruchu KML lub nastawniczemu ich zakończenie.
- 5.2.9. Czynności sprzęgania i rozprzęgania pojazdu trakcyjnego z pojazdami kolejowymi powinny być wykonywane zgodnie z postanowieniami ust. 4.5 niniejszego regulaminu.
- 5.2.10. Każdy dojazd pojazdu trakcyjnego do pojazdu kolejowego, przy którym były wykonywane czynności techniczne oraz uruchomienie tak zestawionego składu manewrowego, musi odbywać się z zachowaniem jak najdalej idącej ostrożności, po upewnieniu się, że zostały przerwane czynności przy pojeździe, a wszyscy pracownicy wyszli spod i pomiędzy pojazdów.
- 5.3. Przy pojazdach wyjeżdżających z boczniczy, przy których wykonywane były czynności utrzymaniowo – serwisowo – naprawcze, rewidenci taboru lub inni uprawnieni pracownicy wykonują oględziny techniczne „w drogę” i szczegółową próbę hamulca, a także przygotowują niezbędną dokumentację pociągową, tj.: kartę próby hamulca i właściwy wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu; przy pojazdach użytkownika boczniczy odstawianych na bocznicę jedynie na postój, w oczekiwaniu na obsługę kolejnych pociągów wynikających z rozkładu jazdy, wykonywanie przy nich przed wyjazdem oględzin technicznych i prób hamulca nie jest obligatoryjne, o ile nie wynika to z obowiązujących przepisów lub w czasie ich pobytu na terenie boczniczy nie były przy nich wykonywane żadne czynności techniczne ingerujące w układy: hamulcowy, biegowy i sprzęgania pojazdów.
- 5.4. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy:
 - 5.4.1. Nie dotyczy.
- 5.5. Ważenie wagonów:
 - 5.5.1. Nie dotyczy.
- 5.6. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych:
 - 5.6.1. W razie ograniczenia widoczności przez silną mgłę, zamieć śnieżną, ulewny deszcz, brak światła elektrycznego itp., przed każdorazową jazdą manewrową, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”. Jednocześnie należy zachować szczególną ostrożność i ograniczyć prędkość do wartości określonej w pkt. 4.2.3.1.
 - 5.6.2. Szczególną ostrożność należy zachować przy zbliżaniu się do ukresów, rozjazdów wykołajnic, sygnałów zamknięcia toru.
 - 5.6.3. W przypadku złej widoczności przed pchanymi pojazdami trakcyjnymi winien iść ustawiacz/kierownik manewrów i sprawdzać niezajętość toru oraz podawać sygnały w kierunku maszynisty.
 - 5.6.4. Przed wykonaniem ruchów manewrowych ustawiacz/kierownik manewrów ostrzega znajdujących się w pobliżu torów pracowników, poleca usunięcie znajdujących się w skrajni toru przedmiotów i daje sygnał do jazdy, po stwierdzeniu usunięcia przeszkód do jazdy.

- 5.6.5. Przed nastaniem okresu jesienno – zimowego zarządca boczniczy kolejowej „KMŁ” zobowiązany jest do:
 - 5.6.5.1. Zapewnienia niezbędnego sprzętu do walki ze śniegiem i mrozem.
 - 5.6.5.2. Sprawdzenia i przygotowania urządzeń technicznych boczniczy kolejowej do pracy w warunkach zimowych.
 - 5.6.5.3. Przeszkolenia wszystkich pracowników transportu boczniczy w zakresie wykonywania czynności w okresie zimowym.
 - 5.6.5.4. Przeszkolenia wszystkich pracowników w zakresie postępowania w okresie trudnych warunków zimowych.
- 5.6.6. W okresie zimowym przed rozpoczęciem pracy należy sprawdzić czy rozjazdy są odśnieżone oraz czy zwrotnice i inne urządzenia działają prawidłowo.
- 5.7. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obrządzania pojazdów:
 - 5.7.1. Ściśle przestrzegać zasad BHP podczas sprzęgania i rozprzęgania taboru, chodzenia po torach i przechodzenia przed stojącym na tych torach taborem oraz przy wykonywaniu prac manewrowych w halach napraw oraz w miejscach o ograniczonej widoczności i skrajni.
 - 5.7.2. Przestrzegać zasad zabezpieczenia taboru odstawionego na postój.
 - 5.7.3. Zachować szczególną ostrożność przy czynnościach wykonywanych na torach z siecią trakcyjną pod napięciem.
 - 5.7.4. Zabrania się chodzenia między tokami szynowymi, przechodzenia przez tory przed nadjeżdżającym taborem, chodzenia po materiałach zgromadzonych obok toru i na międzytorzach.
 - 5.7.5. Przechodzenie pod pojazdami trakcyjnymi, przed taborem lub przez tabor będący w ruchu, wskakiwanie i zeskakiwanie, znajdowanie się w skrajni taboru, jazda na zderzakach i w innych miejscach jest zabronione.
 - 5.7.6. Pracownik dokonujący sprzęgania lub rozprzęgania pojazdów nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy pojazdami kolejowymi niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
 - 5.7.7. Pracownikom brygad dokonujących naprawy, przeglądu taboru zabrania się wchodzenia na pojazd kolejowy podczas wykonywania manewrów oraz przebywania w nich w celach innych niż związanych z wykonywanymi czynnościami.
 - 5.7.8. W razie stwierdzenia przeszkód do jazdy manewrowej, jazdę manewrową należy zatrzymać.
 - 5.7.9. Należy przestrzegać przepisów p.poż., używać w czasie wykonywanych manewrów odzieży bhp, kasków ochronnych, kamizelek ostrzegawczych i przyborów sygnałowych.

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

- 6.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie/tach zdawczo-odbiorczym/ch
 - 6.1.1. Nie dotyczy.

- 6.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt/y zdawczo-odbiorczy/e
- 6.2.1. Nie dotyczy.

7. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

- 7.1. Charakterystyka towarów niebezpiecznych przewożonych transportem kolejowym na terenie bocznic kolejowej:
- 7.1.1. Nie dotyczy.
- 7.2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej:
- 7.2.1. Nie dotyczy.
- 7.3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz w obsłudze urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych:
- 7.3.1. Nie dotyczy.
- 7.4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego:
- 7.4.1. Nie dotyczy.

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

- 8.1. Bieżące utrzymanie torów na bocznic (obchody, bieżące usuwanie usterek) należy do obowiązków użytkownika bocznic. Przedmiotowe prace wykonywane są środkami własnymi lub zlecane na zewnątrz podmiotowi gospodarczemu posiadającemu odpowiednie uprawnienia.
- 8.2. Bieżące utrzymanie rozjazdów i wykolejnic na bocznic (ogłędziny zewnętrzne, konserwacja) należy do obowiązków zwrotniczego.
- 8.3. Badania techniczne torów i rozjazdów na bocznic należą do obowiązków użytkownika bocznic. Przedmiotowe prace wykonywane są środkami własnymi lub zlecane na zewnątrz podmiotowi gospodarczemu posiadającemu odpowiednie uprawnienia.
- 8.4. Bieżące utrzymanie infrastruktury kolejowej na styku bocznic z infrastrukturą PLK S.A.:
- 8.4.1. Utrzymanie rozjazdu nr 229 należy do Zarządcy Infrastruktury PLK S.A.
- 8.4.2. Utrzymanie tarczy manewrowej Tm 225 należy do PLK S.A.
- 8.5. Okresowe i poawaryjne naprawy oraz remonty torów i rozjazdów na bocznic należą do obowiązków użytkownika bocznic. Przedmiotowe prace wykonywane są środkami własnymi lub zlecane na zewnątrz podmiotowi gospodarczemu posiadającemu odpowiednie uprawnienia.
- 8.6. Utrzymanie urządzeń srk na bocznic należy do obowiązków użytkownika bocznic. Przedmiotowe prace wykonywane są środkami własnymi lub zlecane na zewnątrz podmiotowi gospodarczemu posiadającemu odpowiednie uprawnienia.
- 8.7. Utrzymanie sieci trakcyjnej na bocznic należy do obowiązków użytkownika bocznic. Przedmiotowe prace wykonywane są środkami własnymi lub zlecane na zewnątrz podmiotowi gospodarczemu posiadającemu odpowiednie uprawnienia.

- 8.8. Podmiot zewnętrzny wybrany do utrzymania torów, rozjazdów i urządzeń srk zgodnie z zawartą umową, jest zobowiązany przestrzegać przepisy wewnętrzne użytkownika bocznicy, wymienione w *Tabeli 1* oraz *Tabeli 2* niniejszego regulaminu oraz przepisy i normy powszechnie obowiązujące w przedmiotowym zakresie.
- 8.9. Dokumentacja dotycząca bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym urządzeń srk, tj.: Dziennik oględzin rozjazdów (D 831), Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (E 1758), arkusze badania technicznego rozjazdów itp., znajduje się na posterunku KMŁ. Za jej stan i bieżące prowadzenie odpowiada dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy oraz pracownicy utrzymania technicznego infrastruktury kolejowej, zgodnie z postanowieniami regulacji wewnętrznych określonych w pkt. 8.8. oraz zawartych w przedmiotowym zakresie umów z podmiotami zewnętrznymi.
- 8.10. O uszkodzeniu elementów infrastruktury kolejowej bocznicy należy powiadomić dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego, którego obowiązkiem jest odpowiednio zabezpieczyć uszkodzone miejsce, dokonać odpisu w bieżąco prowadzonej dokumentacji w przedmiotowym zakresie i podjąć działania dla wykonania naprawy uszkodzonego elementu infrastruktury kolejowej. Dalszy tryb postępowania regulują przepisy wewnętrzne użytkownika bocznicy.
- 8.11. Środki ostrożności stosowane w czasie wykonywania robót utrzymania torów i urządzeń srk:
- 8.11.1. Wszelkie prace związane z utrzymaniem torów i rozjazdów muszą być wykonywane zgodnie z obowiązującymi instrukcjami w tym zakresie.
- 8.11.2. Wszelkie roboty dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej bocznicy (tory i rozjazdy) muszą być odnotowywane pisemnie.
- 8.11.3. W czasie wykonywania robót torowych na bocznicy, zamknięty tor należy osygnalizować tarczą D1 zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie postanowieniami instrukcji MK-11 Instrukcja utrzymania torów, rozjazdów oraz podtorza na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
- 8.11.4. Wszelkie roboty wykonywane w urządzeniach srk i związane z nimi obostrzenia zgodnie z instrukcją MK-12 Instrukcja obsługi i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. odnotowywane są w Książce kontroli urządzeń srk. Roboty wykonywane przy napędach zwrotnicowych i ich regulacji dodatkowo odnotować w Dzienniku oględzin rozjazdów.
- 8.11.5. Dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy ma obowiązek powiadomienia dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA tel. 12 393 14 90 o robotach wykonywanych w torach bocznicy kolejowej „KMŁ”, które uniemożliwiałyby wjazdy jazd manewrowych na bocznice celem ich wstrzymania.
- 8.11.6. W czasie wykonywania wymienionych prac należy przestrzegać zasady bezpieczeństwa ruchu kolejowego i BHP.
- 8.12. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:
- 8.12.1. Koleje Małopolskie sp. z o.o. ul. Wodna 2, 30-556 Kraków poddaje kontroli okresowej obiekty bocznicy kolejowej „KMŁ” zgodnie z art. 62 Prawa budowlanego przez osoby posiadające kwalifikacje w danej specjalności.

9. Wymagane kwalifikacje dla pracowników związanych z transportem kolejowym na bocznicy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na bocznicy)

- 9.1. Uprawniony pracownik przewoźnika powinien posiadać egzamin kwalifikacyjny oraz inne ważne egzaminy okresowe i badania okresowe wykonane zgodnie z rozporządzeniem i szkolenia BHP.
- 9.2. Prowadzący pojazd wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej (dla obsługi pojazdu szynowo-drogowego) – powinien posiadać prawo kierowania pojazdem kolejowym, dokument upoważniający do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe oraz ważne egzaminy okresowe i badania okresowe wykonane zgodnie z rozporządzeniem, a także szkolenie BHP.
- 9.3. Toromistrz bocznicy kolejowej powinien posiadać egzamin kwalifikacyjny na stanowisko toromistrza, ważny egzamin okresowy oraz ważne badania okresowe wykonane zgodnie z rozporządzeniem, a także szkolenie BHP i SEPE.
- 9.4. Pracownik nadzorujący pracę komputerowych urządzeń srk na bocznicy, liczników osi i tarcz manewrowych, powinien posiadać wymagane uprawnienia, aktualny egzamin okresowy, badania okresowe i szkolenie BHP.

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

- 10.1. Zakres obowiązków dyżurnego ruchu KMŁ:
 - 10.1.1. Dyżurny ruchu powinien znać Regulamin pracy bocznicy kolejowej, wszystkie instrukcje wewnętrzne obowiązujące na bocznicy kolejowej „KMŁ” w zakresie pracy bocznicy kolejowej dotyczące zarówno zakresu jego pracy jak i również podległych jemu pracowników oraz instrukcje pozyskane od Zarządcy Infrastruktury PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12,
 - 10.1.2. Pełni dyżur w systemie ustalonym przez użytkownika bocznicy i:
 - 10.1.2.1. Obsługuje osobiście komputerowy pulpit nastawczy oraz urządzenia łączności i radiołączności.
 - 10.1.2.2. Zarządza pracą manewrową na terenie bocznicy kolejowej „KMŁ”, wg otrzymanego planu pracy manewrowej. Prowadzi ruch jazd manewrowych pomiędzy bocznica „KMŁ” a stacją Kraków Główny KGA w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu na stacji Kraków Główny KGA.
 - 10.1.2.3. Każdorazowo uzgadnia z mistrzem serwisu możliwości wjazdu i wyjazdu pojazdów z hali przeglądowo – naprawczej.
 - 10.1.2.4. Prowadzi dokumentację techniczno – ruchową związaną z pracą bocznicy:
 - 10.1.2.4.1. Książkę przebiegów.
 - 10.1.2.4.2. Dziennik telefoniczny.
 - 10.1.2.4.3. Kontrolkę zajętości torów,

21.1

- 10.1.2.4.4. Dziennik oględzin rozjazdów.
- 10.1.2.4.5. Książkę kontroli urządzeń srk.
- 10.1.2.4.6. Dziennik uszkodzeń urządzeń łączności.
- 10.1.2.4.7. Książka urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.
- 10.1.3. Sprawdza zajętość ukresów przez podstawione pojazdy kolejowe na bocznicy kolejowej „KMŁ”.
- 10.1.4. Zobowiązany jest do nadzoru nad prawidłowym i bezpiecznym wykonaniem pracy manewrowej.
- 10.1.5. Zobowiązany jest do wstrzymania pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.
- 10.1.6. W przypadku nieobecności zwrotniczego i nastawniczego odpowiada za bieżące utrzymanie rozjazdów na bocznicy (oględziny zewnętrzne, konserwacja).
- 10.1.7. Zmiana dyżuru na stanowisku dyżurnego ruchu na bocznicy kolejowej „KMŁ” odbywa się na posterunku i jest przekazywana pisemnie wraz komentarzem ustnym.
- 10.1.8. Dyżurny ruchu winien posiadać uprawnienia do wykonywanej pracy.
- 10.2. Zakres obowiązków nastawniczego na bocznicy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.2.1. Nastawniczy powinien znać Regulamin pracy bocznicy kolejowej, wszystkie instrukcje wewnętrzne obowiązujące na bocznicy kolejowej „KMŁ” w zakresie pracy bocznicy kolejowej dotyczące zarówno zakresu jego pracy, jak i również podległych jemu pracowników oraz instrukcje pozyskane od Zarządcy Infrastruktury PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12,
 - 10.2.2. Pełni dyżur w systemie ustalonym przez użytkownika bocznicy i:
 - 10.2.2.1. Obsługuje osobiście komputerowy pulpit nastawczy oraz urządzenia łączności i radiołączności.
 - 10.2.2.2. Prowadzi dokumentację techniczno - ruchową związaną z pracą bocznicy:
 - 10.2.2.2.1. Książkę przebiegów.
 - 10.2.2.2.2. Dziennik telefoniczny.
 - 10.2.2.2.3. Kontrolkę zajętości torów,
 - 10.2.2.2.4. Dziennik oględzin rozjazdów.
 - 10.2.2.2.5. Książkę kontroli urządzeń srk.
 - 10.2.2.2.6. Dziennik uszkodzeń urządzeń łączności.
 - 10.2.2.2.7. Książka urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.
 - 10.2.3. Każdorazowo uzgadnia z mistrzem serwisu możliwości wjazdu i wyjazdu pojazdów z hali przeglądowo – naprawczej.
 - 10.2.4. Sprawdza zajętość ukresów przez podstawione pojazdy kolejowe na bocznicy kolejowej „KMŁ”.
 - 10.2.5. Zobowiązany jest nadzoru nad prawidłowym i bezpiecznym wykonaniem pracy manewrowej.
 - 10.2.6. Zobowiązany jest do wstrzymania pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.

- 10.2.7. W przypadku nieobecności zwrotniczego odpowiada za bieżące utrzymanie rozjazdów na boczniczy (ogłędziny zewnętrzne, konserwacja).
- 10.2.8. Nastawniczy winien posiadać uprawnienia do wykonywanej pracy.
- 10.3. Zakres obowiązków zwrotniczego na boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.3.1. Zwrotniczy zobowiązany jest do zgłoszenia się do pracy w zgodnym z przepisami BHP ubraniu i obuwiu roboczym oraz z wyposażeniem w przybory sygnałowe.
 - 10.3.2. Dokonuje oględzin zewnętrznych i konserwacji rozjazdów co najmniej 2 razy w tygodniu oraz odnotowuje ich stan w „Dzienniku oględzin rozjazdów”.
 - 10.3.3. Na polecenie dyżurnego ruchu KMŁ / nastawniczego wykonuje inne czynności na boczniczy zgodnie z posiadanymi kompetencjami i kwalifikacjami zawodowymi.
- 10.4. Zakres obowiązków ustawiacza na boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.4.1. Znajomości przepisów obowiązujących na boczniczy kolejowej „KMŁ”.
 - 10.4.2. Pełni dyżur w systemie ustalonym przez użytkownika boczniczy i zobowiązany jest do pracy we właściwej odzieży ochronnej i obuwiu roboczym zgodnie z przepisami BHP.
 - 10.4.3. Odpowiedzialny jest za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej oraz czynności określonych w charakterystyce stanowisk.
 - 10.4.4. Każdorazowe omówienie pracy manewrowej jaka ma być wykonana z dyżurnym ruchu KMŁ lub nastawniczym i maszynistą pojazdu szynowo – drogowego.
 - 10.4.5. Jest kierownikiem manewrów na boczniczy dlajazd pilotowanych oraz przy wjeździe i wyjeździe z hali.
 - 10.4.6. Ustawiaczowi do wykonania manewrów może być przydzielony manewrowy – pracownik szkolący się docelowo na stanowisko ustawiacza.
 - 10.4.7. Ustawiacz wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
 - 10.4.8. Ustawiacz sprawdza zajętości ukresów przez podstawione pojazdy kolejowe na bocznicę kolejową „KMŁ”.
 - 10.4.9. Ustawiacz zabezpiecza pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem płozami hamulcowymi.
 - 10.4.10. Ustawiacz prowadzi ewidencję znajdujących się na boczniczy płóz.
 - 10.4.11. Ustawiacz jest zobowiązany do zachowania bezpieczeństwa ludzi i sprzętu przy wstawianiu i zabieraniu pojazdów kolejowych (wagonów, taboru, lokomotyw, elektrycznych zespołów trakcyjnych) na stanowiska techniczne do naprawy, przeglądu, wodowania itp.) w hali i pozostałych punktach technicznych boczniczy oraz przy zabieraniu z hali i z tych punktów.
 - 10.4.12. Ustawiacz jest zobowiązany do wstrzymania pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.
 - 10.4.13. Ustawiacz jest zobowiązany do prawidłowego i bezpiecznego wykonania pracy manewrowej zgodnie z przepisami i zasadami BHP.
 - 10.4.14. Ustawiacz odpowiada za właściwe sprzęganie taboru sprzęgami śrubowymi.
 - 10.4.15. Sprzęganie pojazdów kolejowych z pojazdem szynowo-drogowym, którym wykonywana jest praca manewrowa na boczniczy kolejowej „KMŁ”.

21.1

- 10.4.16. Ustawiacz jest zobowiązany do wymiany uszkodzonych płóz hamulcowych.
- 10.4.17. Przed przystąpieniem do pracy ustawiacz powinien:
 - 10.4.17.1. Zgłosić swoją obecność dyżurnemu ruchu KMŁ lub nastawniczemu.
 - 10.4.17.2. Przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią.
 - 10.4.17.3. Zapoznać się z planem pracy manewrowej.
 - 10.4.17.4. Sprawdzić zajętość torów w hali napraw i przed halą.
 - 10.4.17.5. Sprawdzić stan płóz hamulcowych.
 - 10.4.17.6. Omówić plan pracy manewrowej z pracownikami biorącymi udział przy manewrach.
- 10.4.18. W trakcie wykonywanej pracy manewrowej ustawiacz powinien podawać sygnały manewrowe w kierunku drużyny trakcyjnej.
- 10.4.19. Ustawiacz powinien ustalić zasady wykonywania manewrów podczas złych warunków atmosferycznych i ograniczonej widoczności.
- 10.4.20. Po zakończeniu prac manewrowych powinien sprawdzić czy odstawione na postój pojazdy kolejowe znajdują się w granicy ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
- 10.4.21. Ustawiacz powinien ustalić sytuację do przekazania następnej zmianie pod koniec swojej pracy.
- 10.4.22. Ustawiacz wykonuje czynności manewrowego podczas jego nieobecności i w przypadku wykonywania pracy jednoosobowo.
- 10.4.23. Ustawiacz winien posiadać uprawnienia do wykonywanej pracy.
- 10.5. Zakres obowiązków prowadzącego pojazd kolejowy wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej (dla obsługi pojazdu szynowo-drogowego) dokonującego obsługi boczniczy kolejowej Koleje Małopolskie:
 - 10.5.1. Praca manewrowa na boczniczy kolejowej „KMŁ” wykonywana jest w jednoosobowej obsadzie drużyn trakcyjnych pojazdu szynowo-drogowego.
 - 10.5.2. Do obowiązków prowadzącego pojazd szynowo-drogowy należy:
 - 10.5.2.1. Utrzymanie w należytym stanie technicznym i czystości pojazdu szynowo-drogowego wraz z jego wyposażeniem.
 - 10.5.2.2. Prowadzenie pojazdu szynowo-drogowego w czasie wykonywania manewrów.
 - 10.5.2.3. Przed uruchomieniem pojazdu szynowo-drogowego wykonuje oględziny techniczne pojazdu wraz ze sprawdzeniem/kontrolą płynów eksploatacyjnych. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości powiadamia naczelnika PTE Kraków.
 - 10.5.2.4. Wykonywanie drobnych napraw przy pojeździe.
 - 10.5.2.5. Obserwacja sygnałów manewrowych i stosowanie się do nich.
 - 10.5.2.6. Prowadzący pojazd szynowo-drogowy zobowiązany jest do znajomości przepisów wewnętrznych obowiązujących na boczniczy kolejowej „KMŁ” jak również niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ”.
 - 10.5.2.7. Wstrzymanie pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.

- 10.5.3. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej prowadzący pojazd szynowo-drogowy powinien być powiadomiony przez kierownika manewrów o zakresie wykonywanej pracy.
- 10.5.4. W przypadku jazd pilotowanych ruch manewrowy na bocznicy kolejowej „KMŁ” pojazdem szynowo-drogowym nie może być wykonany na bocznicy bez polecenia ustawiacza/kierownika manewrów i podania ręcznego sygnału manewrowego dla tej jazdy.
- 10.5.5. Prowadzący pojazd szynowo-drogowy uczestniczy w pouczeniach okresowych i szkoleniach BHP organizowanych przez zakład, poddaje się egzaminom okresowym, badaniom lekarskim oraz powinien posiadać wynik aktualnego badania lekarskiego.
- 10.6. Zakres obowiązków maszynisty obsługującego pojazd kolejowy z napędem na terenie bocznicy „KMŁ”:
 - 10.6.1. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej maszynista powinien być powiadomiony przez dyżurnego ruchu KMŁ lub nastawniczego o zakresie wykonywanej pracy.
 - 10.6.2. Do obowiązków maszynisty należy:
 - 10.6.2.1. Prowadzenie pojazdu kolejowego z napędem w czasie wykonywania manewrów.
 - 10.6.2.2. Obserwacja sygnałów manewrowych i stosowanie się do nich.
 - 10.6.3. Praca manewrowa wykonywana przy udziale ustawiacza/kierownika manewrów winna być omówiona z maszynistą obsługującym pojazd kolejowy z napędem biorący udział w pracy manewrowej na bocznicy
 - 10.6.4. Maszynista zobowiązany jest do znajomości przepisów wewnętrznych obowiązujących na bocznicy kolejowej „KMŁ” jak również niniejszy Regulamin pracy bocznicy kolejowej „KMŁ”.
 - 10.6.5. Maszynista jest zobowiązany jest do wstrzymania pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.
- 10.7. Zakres obowiązków manewrowego na bocznicy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.7.1. Powinien znać Regulamin pracy bocznicy kolejowej „KMŁ” oraz instrukcje i przepisy wewnętrzne obowiązujące na bocznicy kolejowej w zakresie pracy bocznicy kolejowej, dotyczące zakresu jego obowiązków.
 - 10.7.2. Zobowiązany jest do pracy we właściwym ubraniu i obuwiu roboczym zgodnie z przepisami BHP.
 - 10.7.3. Kierownictwo i nadzór nad pracą manewrowego sprawuje ustawiacz.
 - 10.7.4. Bierze udział w instruktarzu przed zmianowym prowadzonym przez ustawiacza.
- 10.8. Zakres obowiązków toromistrza na bocznicy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.8.1. Dozorowanie infrastruktury torowej na terenie bocznicy kolejowej i podejmowanie działań eliminujących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu w oparciu o „Przepisy wewnętrzne określające zasady i wymogi bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury kolejowej użytkownika bocznicy kolejowej”.
 - 10.8.2. Dokonywanie obchodów, pomiarów, oględzin i badań technicznych, których rejestrację należy odnotować w Książce kontroli obchodów.

- 10.8.3. W przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu toromistrz ma obowiązek:
 - 10.8.3.1. Ograniczyć prędkość jazdy po torach boczniczy.
 - 10.8.3.2. Zamknąć uszkodzony tor lub rozjazd.
- 10.8.4. Toromistrz ma obowiązek:
 - 10.8.4.1. Zapoznać się z „Protokołem okresowej rocznej kontroli sprawdzenia stanu technicznego obiektu budowlanego” na boczniczy kolejowej przekazany przez inspektora diagnostę.
 - 10.8.4.2. Niezwłocznie usuwać usterki zapisane w Książce kontroli obchodów i Dzienniku oględzin rozjazdów.
 - 10.8.4.3. Usunąć bezzwłocznie usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu w miarę posiadanych możliwości, a jeżeli jest to niemożliwe, miejsce zagrożone osłonić sygnałami – tarczą D1 „Stój” i wyłączyć tor z eksploatacji.
 - 10.8.4.4. Zgłosić właścicielowi boczniczy usterki występujące na terenie boczniczy kolejowej.
- 10.8.5. W czasie kierowania robotami konserwacyjno - naprawczymi powinien w szczególności przestrzegać:
 - 10.8.5.1. Osłonięcia miejsca pracy wskaźnikami i sygnałami.
 - 10.8.5.2. Jakości i terminów robót oraz prawidłowego wykonania robót.
 - 10.8.5.3. Bezpieczeństwa ruchu.
 - 10.8.5.4. Zasad ochrony środowiska.
- 10.8.6. Toromistrz musi wiedzieć, jakie wskaźniki i sygnały mają znajdować się na terenie boczniczy kolejowej i torze dojazdowym.
- 10.8.7. Toromistrz powinien posiadać niezbędne narzędzia i sprzęt do pracy.
- 10.8.8. Powinien dbać aby powierzone mu specjalistyczne przyrządy pomiarowe posiadały aktualną legalizację.
- 10.8.9. Prace na boczniczy kolejowej wykonuje przy pomocy brygady torowej.
- 10.9. Zakres obowiązków mistrza serwisu na boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.9.1. Zarządzanie pracą na hali przeglądowo – naprawczej.
 - 10.9.2. Nadzór na czynnościami otwierania/zamykania bram wjazdowych do hali przeglądowo-naprawczej.
 - 10.9.3. Nadzór lub wykonywaniem czynności łączeniowych – „wyłączanie lub załączanie napięcia przez obsługę odłączników sieciowych i sekcyjnych na podstawie upoważnienia i stosownych uprawnień.
 - 10.9.4. Każdorazowo uzgadnia z dyżurnym ruchu KMŁ/nastawniczym możliwości wjazdu i wyjazdu pojazdów do/z hali przeglądowo – naprawczej.
- 10.10. Zakres obowiązków rewidenta taboru kolejowego na boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.10.1. Rewident taboru kolejowego wykonuje czynności związane z obsługą techniczną pojazdów kolejowych:
 - 10.10.1.1. Sprawdzenie stanu technicznego pojazdów kolejowych,
 - 10.10.1.2. Przekazywanie lub wyłączanie pojazdów kolejowych do czynności serwisowo –naprawczych,
 - 10.10.1.3. Dokonywanie odbiorów pojazdów kolejowych po wykonywanych naprawach,

- 10.10.1.4. Wyłączanie uszkodzonych pojazdów kolejowych,
- 10.10.1.5. Wykonywanie oględzin technicznych „w drogę” oraz wymaganej próby hamulców.
- 10.10.2. Rewident taboru kolejowego prowadzi bieżącą dokumentację dotyczącą utrzymania taboru kolejowego oraz innych pozostałych, zarządzonych przez pracodawcę.
- 10.11. Zakres obowiązków Naczelnika Punktu Techniczno – Eksploatacyjnego na boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.11.1. Dopilnowanie w codziennej pracy przestrzegania treści niniejszego Regulaminu przez pracowników boczniczy kolejowej „KMŁ” mu podległych.
 - 10.11.2. Przeprowadzenie stanowiskowego instruktarzu BHP bezpośrednio podległym pracownikom oraz osobom zewnętrznym podmiotów gospodarczych z odnotowaniem w „Książkę instruktażu BHP” lub sporządzenie protokołu szkoleń BHP dla podległych pracowników z uzyskaniem podpisów osób przeszkolonych.
 - 10.11.3. Organizowanie pracy podległych pracowników oraz odpowiedzialność za bezpieczną, terminową i prawidłową realizację zadań boczniczy w zakresie ich wykonania przez podległy personel.
 - 10.11.4. Administrowanie spraw związanych z funkcjonowaniem obiektu infrastruktury usługowej (OIU), w tym rozpatrywanie wniosków o dostęp do infrastruktury usługowej.
 - 10.11.5. Nadzór nad planem pracy manewrowej według materiałów otrzymanych od właściwych komórek organizacyjnych.
 - 10.11.6. Nadzór nad prawidłowym, bieżącym utrzymaniem urządzeń technicznych i wyposażenia boczniczy.
 - 10.11.7. Organizacja pracy boczniczy kolejowej w warunkach szczególnych.
 - 10.11.8. Nadzór nad kluczami załączania napięcia sieci trakcyjnej w torach 502 i 503 w hali oraz nad kluczami napędów rozłącznika R160 i odłączników sieci trakcyjnej.
 - 10.11.9. Zapewnienie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu i BHP na terenie boczniczy.
- 10.12. Zakres obowiązków użytkownika boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.12.1. Użytkownik jest odpowiedzialny za pracę transportu kolejowego na boczniczy i jej koordynację.
 - 10.12.2. Odpowiada za organizowanie szkoleń i pouczeń okresowych podległego personelu związanego z pracą manewrową na boczniczy kolejowej.
 - 10.12.3. Organizuje szkolenia z zakresu BHP.
 - 10.12.4. Sprawuje nadzór nad ważnością badań lekarskich podległego personelu.
 - 10.12.5. Organizuje pracę i kontroluje jej wykonanie przez wszystkich podległych mu zespołów i stanowisk pracowniczych na boczniczy.
 - 10.12.6. Egzekwuje od wszystkich pracowników związanych z pracą transportu kolejowego na boczniczy przestrzegania treści niniejszego regulaminu.
 - 10.12.7. Zapewnia bezpieczne i higieniczne warunki pracy pracowników zatrudnionych na terenie boczniczy kolejowej.

A.1

- 10.12.8. Przestrzega terminów rocznych i pięcioletnich przeglądów torów i rozjazdów boczniczy kolejowej, urządzeń srk oraz sieci trakcyjnej.
- 10.12.9. Sprawuje nadzór nad przestrzeganiem przepisów BHP na terenie boczniczy kolejowej.
- 10.12.10. Zapoznaje się z „Protokołem okresowej rocznej kontroli sprawdzenia stanu technicznego obiektu budowlanego” na boczniczy kolejowej „KMŁ” przekazany przez inspektora diagnostę i dopilnowuje do usunięcia stwierdzonych usterek lub nieprawidłowości.
- 10.12.11. Przestrzega, aby wszyscy pracownicy posiadali:
 - 10.12.11.1. Aktualne egzaminy kwalifikacyjne i okresowe,
 - 10.12.11.2. Aktualne badania lekarskie,
 - 10.12.11.3. Aktualne szkolenia BHP.
 - 10.12.11.4. Poddawani byli bieżącym szkoleniom.
- 10.12.12. Dbą o aktualność Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „KMŁ”
- 10.12.13. Utrzymuje ścisłą współpracę poszczególnych stanowisk w zakresie zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa pracy.
- 10.12.14. Dbą o aktualność świadectwa bezpieczeństwa boczniczy.

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

- 11.1. Pod pojęciem wypadku kolejowego na boczniczy rozumie się wszelkie wypadki, które mają związek z wykonywaną pracą manewrową lub z taborom na terenie boczniczy kolejowej, wypełniające definicję zawartą w art. 4 pkt 45 ustawy o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.). Do wypadków na boczniczy należy zaliczyć w szczególności:
 - 11.1.1. uszkodzenie taboru kolejowego oraz elementów infrastruktury kolejowej w wyniku zderzenia lub wykolejenia się pojazdów kolejowych,
 - 11.1.2. pożary taboru kolejowego,
 - 11.1.3. wypadki na przejazdach i przejściach dla pieszych związane z ruchem kolejowym,
 - 11.1.4. wypadki z ludźmi powstałe w związku z ruchem taboru kolejowego,
 - 11.1.5. inne wypadki zagrażające bezpieczeństwu pracy manewrowej i ludzi.
- 11.2. Każde zdarzenie z taborom lub ludźmi zaistniałe podczas pracy manewrowej na terenie boczniczy musi być natychmiast, przez kierującego manewrami lub innego stwierdzającego je pracownika, zgłoszone dyżurnemu ruchu KMŁ lub nastawniczemu oraz dyspozytorowi "Koleje Małopolskie Sp. z o. o."
- 11.3. Pracownicy, o których mowa w pkt 11.2. mają obowiązek:
 - 11.3.1. wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli w wypadku ucierpieli ludzie,
 - 11.3.2. wezwać straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego lub medycznego,
 - 11.3.3. zabezpieczyć miejsce wypadku.
- 11.4. Dyspozytor, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu na terenie boczniczy kolejowej, powinien przekazać informacje o zdarzeniu innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy w nim uczestniczyli.
- 11.5. Dyżurny ruchu KMŁ lub nastawniczy który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu na terenie boczniczy kolejowej, powinien m.in.:

- 11.5.1. w razie utrudnień w pracy manewrowej boczniczy, mających wpływ na wjazd/wyjazd z boczniczy – zawiadomić o zdarzeniu dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA.
- 11.6. Do czasu przybycia na miejsce komisji kolejowej, której zadaniem jest ustalenie okoliczności, przyczyn i środków zapobiegawczych w związku z zaistniałym zdarzeniem, zabrania się podejmowania jakichkolwiek czynności, które zatartyby lub usunęły ślady zdarzenia.
- 11.7. Szczegółowe zasady postępowania po zaistnieniu zdarzenia, w tym dotyczące pracy ww. komisji kolejowej, określa obowiązująca na terenie boczniczy „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych MK-9”.
- 11.8. Wznowienie pracy na torach boczniczy może nastąpić za pozwoleniem przewodniczącego komisji badającej przyczyny i okoliczności zdarzenia.

12. 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

- 12.1. Zarządcy infrastruktury:
 - 12.1.1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków, nr tel.: **12 393 36 63** – Dyspozytor zakładowy;
 - 12.1.1.1. Sekcja Eksploatacji, ul. Wita Stwosza, 31-511 Kraków – jednostka w Zakładzie Linii Kolejowych w Krakowie nadzorująca i utrzymująca infrastrukturę zarządcy w stacji Kraków Główny KGA – nr tel.: **12 393 35 40** – Naczelnik sekcji.
 - 12.1.1.2. Dyżurny ruchu posterunku Kraków Główny KGA – **12 393 14 90**.
- 12.2. PKP ENERGETYKA S. A. Zakład Południowy, ul. Kamienna 14, 31-403 Kraków, nr tel. całodobowy: **22 276 53 20, wew. 1, +48 697 040 695**.
- 12.3. Przewoźnicy kolejowi obsługujący bocznicę kolejową:
 - 12.3.1. Koleje Małopolskie sp. z o.o., ul. Wodna 2, 30-556 Kraków:
 - 12.3.1.1. Dyspozytor – nr tel.: **12 307 16 68**.
 - 12.3.1.2. Posterunek „Koleje Małopolskie” – nr tel.: **+48 504 298 459**.
- 12.4. Telefon alarmowy: **112**.
 - 12.4.1. Pogotowie ratunkowe: **999**.
 - 12.4.2. Straż pożarna: **998**.
 - 12.4.3. Policja: **997**.

13. Postanowienia końcowe

- 13.1. Rozdzielnik regulaminu:
 - 13.1.1. Regulamin otrzymują:
 - 13.1.1.1. Egz. nr 1 i 2 – użytkownik boczniczy: Koleje Małopolskie sp. z o.o., ul. Wodna 2, 30-556 Kraków,
 - 13.1.1.2. Egz. nr 3 i 4 – PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., Zakład Linii Kolejowych, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków,
 - 13.1.1.3. Egz. nr 5 – PKP ENERGETYKA S. A. Zakład Południowy, ul. Kamienna 14, 31-403 Kraków,

13.1.1.4. Egz. nr 6 – Urząd Transportu Kolejowego, Aleje Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa.

- 13.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu:
- 13.2.1. Użytkownik boczniczy kolejowej: Koleje Małopolskie sp. z o.o. ul. Wodna 2, 30-556 Kraków winien niniejszy Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej „KMŁ” utrzymywać w stałej aktualności.
- 13.2.2. Wprowadzone zmiany do Regulaminu Pracy Boczniczy Kolejowej należy uzgodnić z Zarządcą Infrastruktury.
- 13.2.3. Wprowadzone zmiany do Regulaminu Pracy Boczniczy Kolejowej należy dowolnie przekazać do wiadomości: pracownikom, boczniczy, firm związanych z utrzymaniem infrastruktury boczniczy oraz tym przewoźnikom, którzy niniejszy regulamin otrzymali.
- 13.2.4. Zmiany należy wprowadzić we wszystkich egzemplarzach regulaminów, jak w rozdzielniku.
- 13.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości:
- 13.3.1. Pracownicy użytkownika boczniczy kolejowej Koleje Małopolskie sp. z o.o. ul. Wodna 2, 30-556 Kraków w związku z transportem kolejowym.
- 13.3.2. Pracownicy firm wynajętych do utrzymania infrastruktury boczniczy kolejowej „KMŁ”.
- 13.3.3. Pracownicy przewoźników, korzystający z udostępnienia boczniczy kolejowej „KMŁ”.

14. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

Nr zmiany	Podstawa prawna			Dotyczy (paragraf, strona)	Data wprowadzenia	Podpis
	Rodzaj akt. normatywnego	Numer aktu normatywnego	Data			
1	2	3	4	5	6	7
1	Uchwała Zarządu	142/2022	18.10.2022r.	s. 5, rozdz. 1, ust. 1.7.1; s. 8, rozdz. 2, ust. 2.1.1; s. 9, rozdz. 2, ust. 2.4. Tabela nr 3; s. 10-11, rozdz. 2, ust. 2.4, tabela nr 4, s. 45, rozdz., 12; rys. 15.1.1.	18.10.2022r.	PREZES ZARZĄDU <i>Tomasz Warchoł</i>
2	Uchwała Zarządu	78/2023	24.04.2023r.	Wykaz zmian – załącznik do Uchwały 78/2023	24.04.2023r.	PREZES ZARZĄDU <i>Tomasz Warchoł</i>

15. Załączniki do regulaminu

- 15.1.1. Plan schematyczny boczniczy kolejowej „KMŁ”,
- 15.1.2. Plan schematyczny urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym boczniczy kolejowej „KMŁ”,
- 15.1.3. Plan sekcjonowania sieci trakcyjnej boczniczy kolejowej „KMŁ”.

PREZES ZARZĄDU
Tomasz Warchoł