

REGULAMIN

Pracy Bocznicy Kolejowej

„AmeriGas Polska” Sp. z o.o.

Rozlewnia Gazu Płynnego

93-231 Łódź

ul. Dostawcza 3

UZGADNIA:

Pod względem techniczno – ruchowym.

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ZATWIERDZA:

AmeriGas Polska Sp. z o.o.:

.....

1. Regulamin zawiera 55 stron i 1 załącznik.
2. Regulamin opracowano w 7 egzemplarzach.

Spis treści

§	Tytuł	Strona
1	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	4
2	Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowej	5
3	Zakres obowiązywania regulaminu	5
4	Postanowienia ogólne dot. użytkownika bocznic	6
5	Postanowienia ogólne dot. współużytkowników bocznic	6
6	Przeznaczenie bocznic kolejowej	6
7	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych	7
8	Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych	7
9	Położenie bocznic kolejowej	7
10	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	7
11	Lokalizacja punktu/ów zdawczo-odbiorczego	7
12	Tory bocznicowe – ich układ, numeracja, przeznaczenie	7
13	Rodzaje i typy rozjazdów oraz skrzyżowań torów,	8
14	Wykolejnice, ich położenie zasadnicze,	9
15	Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic	9
16	Przyporządkowanie rozjazdów i wykolejnic do okręgów nast.	9
17	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	9
18	Kolejowe obiekty inżynieryjne	9
19	Przejazdy kolejowe w poziomie szyn	9
20	Oświetlenie bocznic kolejowej	10
21	Punkty ładunkowe	10
22	Urządzenia ładunkowe	10
23	Wagi wagonowe	10
24	Bramy kolejowe	11
25	Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki	11
26	Lokalizacja budowli dla których brak skrajni budowli	11
27	Sygnały, wskaźniki i tablice	11
28	Urządzenia i środki trakcyjne	11
29	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony	12
30	Środki łączności	12
31	Zasady prowadzenia ruchu między bocznicą a zarządcą	13
32	Podstawianie wagonów na bocznicę kolejową	16
33	Liczba obsługa i czas ich wykonywania	16
34	Masa hamująca składów manewrowych	17

35	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	17
36	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	17
37	Ruch lokomotyw przewoźników po torach bocznic	17
38	Ruch lokomotyw użytkownika po torach zarządcy infrastrukt.	17
39	Podział bocznic kolejowej na rejony manewrowe	17
40	Maksymalne prędkości jazd manewrowych	17
41	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	18
42	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym	18
43	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw	18
44	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	18
45	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	18
46	Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia	19
47	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie	19
48	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką	20
49	Układanie dróg przebiegu dla manewrów	20
50	Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie	20
51	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	21
52	Planowanie i organizowanie pracy manewrowej	22
53	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	22
54	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunk.	22
55	Ważenie wagonów	22
56	Praca manewrowa w złych warunkach atmosfer. i zimowych	23
57	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników	23
58	Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym	25
59	Przekazywanie wagonów na punkt zdawczo-odbiorczy	26
60	Przewóz towarów niebezpiecznych	27
61	Tryb powoływania doradcy ds. bezpieczeństwa	44
62	Nadzór nad stanem technicznym	44
63	Wymagania kwalifikacyjne pracowników transp. kolejowego	46
64	Obowiązki pracowników transportu kolejowego	46
65	Postępowanie w razie wypadku	48
66	Wykaz adresów i numerów telefonów do zarządcy	52
67	Rozdzielnik regulaminu	52
68	Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień	52
69	Obowiązek przyjęcia regulaminu do wiadomości i stosowania	53
70	Wykaz zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu	54
71	Wykaz pracowników, przyjęcie do wiadomości regulaminu	55
	Załącznik nr 1	

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 1 Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.

Podstawa prawna jest wymóg posiadania regulaminu pracy określony w § 6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2015r., poz. 360 z późn. zm.) w związku z postanowieniami art. 19 ust. 3 pkt 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. 2017r., poz. 2117 z późniejszymi zmianami).

Obowiązujące akty prawne dotyczące użytkowanej bocznicy:

- ✓ ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (tekst jednolity Dz.U. 2017r., poz. 2117 z późniejszymi zmianami),
- ✓ rozporządzenie MI z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2015r., poz. 360 z późn. zm.),
- ✓ ustawa Prawo przewozowe z dnia 15 listopada 1984 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2017r., poz. 1983 z późniejszymi zmianami).
- ✓ ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. 2016, poz. 1834 r. z późniejszymi zmianami),
- ✓ Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 243, poz. 2063).
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015r, poz. 46 z późn. zmianami).
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 25 września 2015 r. w sprawie warunków oraz trybu wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. 2015 poz. 1548 z późn. zmianami),
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2014r., poz. 720),
- ✓ ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. 2017r. poz. 1332 z późniejszymi zmianami),
- ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (tekst jednolity Dz.U. 2014 poz. 1227),
- ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2015 poz. 1422)
- ✓ ustawa o ochronie przeciwpożarowej z dnia 24 sierpnia 1991 r. (Dz.U. 2017 poz. 1169 z późniejszymi zmianami),

- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r., poz. 369),
- ✓ rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.02 nr 170, poz.1393 z późniejszymi zmianami),
- ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015r., poz. 1744).

Regulamin opracowano na podstawie obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 lutego 2010 r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz. Urz. Ml. 2010 nr 3 poz. 8 z dnia 26 lutego 2010 r.).

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

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

§ 2 Podstawy prawne eksploatacji bocznic kolejowej.

Użytkownikiem bocznic jest „AmeriGas Polska” Sp. z o.o., Rozlewnia Gazu Płynnego w Łodzi zwana w dalszej części regulaminu „bocznicą”. Skrócona nazwa bocznic „AmeriGas Polska” Sp. z o.o..

Podstawą eksploatacji bocznic jest:

- umowa bocznicowa zawarta pomiędzy „Veolia Energia Łódź” S.A. – EC4 obsługującą bocznicę a „AmeriGas Polska” Sp. z o.o., Rozlewnia Gazu Płynnego w Łodzi.
- całość bocznic leży poza terenem PKP PLK S.A. i jest własnością posiadacza bocznic.

§ 3 Zakres obowiązywania regulaminu.

Postanowienia regulaminu obowiązują:

- pracowników przewoźnika w zakresie czynności związanych z transportem kolejowym tj. nadzoru nad pracą manewrową, jak też odbiorem i przekazywaniem wagonów.

- pracowników „AmeriGas Polska” Sp. z o.o. wykonujących pracę na punkcie za i wyładunkowym.

§ 4 Postanowienia ogólne dotyczące użytkownika bocznicy kolejowej.

1. Wszystkie wydawane zarządzenia i wytyczne, dotyczące organizacji pracy transportu kolejowego na bocznicy, nie mogą naruszać postanowień niniejszego regulaminu.
2. Przestrzeganie postanowień regulaminu, ogólnie obowiązujących przepisów oraz instrukcji wewnętrznych, jest warunkiem dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zatrudnionych na bocznicy pracowników i taboru kolejowego.
3. Pracownicy nadzoru i kontroli powinni czuwać nad utrzymaniem:
 - 1) właściwej organizacji i dyscypliny pracy,
 - 2) ciągłości pracy i sprawnego działania urządzeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nawierzchni i taboru,
 - 3) regulaminu pracy bocznicy kolejowej, w aktualnym stanie.

§ 5 Postanowienia ogólne dotyczące współużytkowników bocznicy kolejowej.

Bocznica jest przygotowana na udostępnienie swojej infrastruktury innym współużytkownikom na podstawie umowy dwustronnej.

§ 6 Przeznaczenie bocznicy kolejowej.

1. Bocznica „AmeriGas Polska” Sp. z o.o. przeznaczona jest do przyjmowania przesyłek wagonowych i wagonów normalnotorowych przeznaczonych dla właściciela bocznicy:
 - a. w grupach wagonowych,
 - b. w pojedynczych wagonach
 - c. do wykonywania manewrów związanych z zabieraniem wagonów z torów zdawczo-odbiorczych na poszczególne punkty ładunkowe, jak również z zabieraniem wagonów z punktów ładunkowych bocznicy i odstawianiu ich na tory zdawczo – odbiorcze, a ponadto z manewrami pomiędzy poszczególnymi punktami ładunkowymi na bocznicy.
 - d. Podstawowym przedmiotem wyładunku i załadunku na bocznicy są produkty ropopochodne – mieszanina gazów płynnych - UN 1965.

§ 7 Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Na bocznicę obowiązują postanowienia instrukcji wewnętrznych:

1. AG-I Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicę kolejowej
2. AG-R Instrukcja prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicę kolejowej
3. AG-N Instrukcja dla przewozu i przeładunku towarów niebezpiecznych
- 4.

§ 8 Zakres stosowania przepisów wewnętrznych, pozyskanych od zarządcy linii kolejowych oraz przewoźnika kolejowego.

Na bocznicę nie stosuje się postanowień instrukcji zarządcy infrastruktury, ani innych przewoźników.

Rozdział II

Opis techniczny bocznic kolejowej

§ 9 Położenie bocznic kolejowej.

Bocznica „AmeriGas Polska” Sp. z o.o. odgałęzia się rozjazdem nr 601 od toru stacyjnego nr 204 stacji Dąbrowa Przemysłowa i jest równy km 0,000 bocznic.

§ 10 Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada.

Bocznica stanowi jeden okręg nastawczy bez posterunków ruchu.

§ 11 Lokalizacja punktu/ów zdawczo-odbiorczego.

Punkt zdawczo-odbiorczy usytuowany jest na międzytorzu pomiędzy torami 602 i 603. Oznaczony tablicą z napisem „Punkt zdawczo – odbiorczy” o wymiarach 40 x 60 cm (czarnymi literami na białym tle) umieszczoną na początku tacy rozładunkowej (strefa druga) w km 0,261.

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

1. Układ torów bocznicowych.

Numer	Nazwa	Długość w metrach	Pojemność
-------	-------	-------------------	-----------

toru	i przeznaczenie toru	Od rozj.	Do Rozj.	Ogólna	Użytkowa	w metrach
1	2	3	4	5	6	7
601	dojazdowy	601	602	111	62	Bez prawa postoju wagonów
602	zdawczo – odbiorczy	602	k.o.	213	151	138
603	zdawczo – odbiorczy	603	k.o.	215	153	140

Objaśnienia skrótów w kolumnie 4:

- k.o. - koziół oporowy

Długość ogólna bocznic wynosi 539,5 mb, a użyteczna 366,7 mb. Całość bocznic leży poza terenem PKP PLK S.A.

2. Pochylenia podłużne toru bocznic:

Numer toru	Określenie pochylenia	Odcinek toru (w metrach)	Wielkość pochylenia w ‰
601	spadek	62,80	3,0‰
601	spadek	48,30	8,0‰
602	spadek	71,50	8,0‰
602	poziom	145,20	0,0‰
603	spadek	71,50	8,0‰
603	poziom	147,30	0,0

3. Tor i rozjazdy bocznic pobudowane są z szyn typu średniego S 49 o dopuszczalnym nacisku na szynę 22,0 ton/oś.

4. Pojemność torów zdawczo - odbiorczych: nr 602 może maksymalnie pomieścić 5 wagonów czteroosiowych cystern oraz tor nr 603 może maksymalnie pomieścić 5 wagonów czteroosiowych cystern. Maksymalna pojemność bocznic wynosi 10 wagonów czteroosiowych (cysterny).

§ 13 Rozjazdy oraz skrzyżowania torów, położenie zasadnicze rozjazdów w torach, sposób przestawiania zwrotnic rozjazdów,

Nr zwrotnicy	Zasadnicze położenie	Sposób nastawiania	Uzależnienie	Kto obsługuje
601	na tor nr 204	ręcznie	Zamykana na zamek trzpieniowy – klucz u mistrza zmiany EC4	Drużyna manewrowa „EC4”
602	na tor nr 603	ręcznie	nieuzależniona	Drużyna manewrowa „EC4”

Po zakończeniu pracy manewrowej zwrotnice powinny być przełożone w położenie zasadnicze.

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

Na bocznicę brak jest wykolejnic.

§ 15 Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic.

Rozjazd nr 601 jest uzależniony kluczowo od zamka trzpieniowego.

§ 16 Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych.

Rozjazdy położone są w jednym okręgu nastawczym.

§ 17 Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

1. Bocznicą „AMERIGAS” Sp. z o.o. nie posiada posterunków technicznych.
2. Zwrotnice nr 601 i 602 nastawiane są ręcznie przez drużynę manewrową „EC4”.
3. Rozjazdy i tory na terenie bocznic nie posiadają izolacji torowej.
4. Po zakończeniu pracy manewrowej zwrotnice powinny być przełożone w położenie zasadnicze.

§ 18 Kolejowe obiekty inżynieryjne.

Na terenie bocznic nie ma obiektów inżynieryjnych.

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

1. Na torze nr 601 znajduje się przejazd niestrzeżony kategorii „D” w km 0,119 skrzyżowanie z ul. Dostawczą.
2. Na terenie bocznic w km 0,182 znajduje się przejazd niestrzeżony kategorii „D” skrzyżowanie toru nr 602 i nr 603 z drogą pożarową wewnątrzzakładową.

§ 20 Oświetlenie bocznic kolejowej

Oświetlanie torów bocznicowych, punktów za i wyładunkowych, odbywa się za pomocą lamp elektrycznych (różnych typów) zapewniających dobrą widoczność. Wzdłuż torów bocznicowych znajduje się sieć oświetlenia zewnętrznego, a ponadto na pozostałym terenie, na budynkach istnieją dodatkowo rozmieszczone lampy, które oświetlają teren.

W przypadku braku zasilania energetycznego zakład posiada awaryjny agregat prądotwórczy.

W przypadku braku dopływu energii elektrycznej w porze ciemnej nie można wykonywać żadnej pracy manewrowej.

Oświetlenie bocznic jest sterowane wyłącznikiem automatycznym zmierzchowym.

Oświetlenie rozlewni włącza i wyłącza obsługa punktu rozładunkowego.

§ 21 Punkty ładunkowe.

LP	Określenie	Znajduje się przy torze	Przeznaczenie magazynu	Długość frontu ładunkowego
1	Urządzenie kolejowego frontu spustowego	602 i 603	Rozładunkowo - załadunkowy cystern	40 m

§ 22 Urządzenia ładunkowe,

Po między torami nr 602 i 603 znajdują się 2 stanowiska spustowe. Rozładunek dokonywany jest przez zawór boczny DN100 cysterny. Urządzenia te w formie końcówek umieszczonych nisko nad utwardzonym poboczem toru 602 i 603 są przystosowane do podłączenia węży elastycznych, które z kolei mocowane są do zaworów spustowych wagonów cystern. Wyładunek może być prowadzony jednocześnie przy 2 wagonach, jeżeli długość wagonów cystern odpowiada rozmieszczeniu stanowisk spustowych.

Estakada po między torami nr 602 i 603 wyposażona jest w pomost służący do wejścia na wagon cysternę.

Wymienione urządzenia znajdujące się na bocznicach, obsługiwane są przez odpowiednio przeszkolonych pracowników użytkownika bocznic.

Wjazd lokomotywy obsługującej bocznicę w rejon urządzeń kolejowego frontu spustowego i pominięcie tablicy ostrzegawczej „Strefa 2” ustawionej km 0,261 odbywa się po obustronnym porozumieniu z operatorem urządzeń wyładunkowych.

§ 23 Wagi wagonowe.

Na bocznicach nie posiada wagi wagonowej. Wagony mogą być ważone na wadze „EC4” na podstawie osobnej umowy zawartej pomiędzy „EC4” i „AmeriGas Polska”.

§ 24 Bramy kolejowe.

Wjazd na bocznicę zamyka brama usytuowana w km 0,140 nad torami nr 602 i 603. Otwieranie i zamykanie bramy dla wjazdu i po wyjeździe składu manewrowego z terenu bocznicy spoczywa na wyznaczonym pracowniku bocznicy. Brama po otwarciu jest zabezpieczona przed samoczynnym zamknięciem podczas przejazdu składu manewrowego. Cały teren bocznicy jest monitorowany i chroniony.

§ 25 Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki.

Zgodnie z postanowieniami instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicy zatwierdzonej decyzją Prezesa UTK zachowana jest skrajnia budowli A. Na terenie bocznicy brak jest skrajnika.

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

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

§ 27 Sygnały, wskaźniki i tablice.

Na bocznicy stosowane są sygnały i wskaźniki zgodne Instrukcją wykonywania pracy manewrowej i sygnalizacji na bocznicy normalnotorowej.

Bocznica nie posiada semaforów i tarcz manewrowych.

Tarcze zaporowe „Z-1” „Stój” ustawione są przy zakończeniu toru 602 i 603 na początku zasypki piaskowej przed kozłem oporowym. W porze ciemnej oświetlone są ze stałych punktów świetlnych znajdujących się na bocznicy.

Tarcze zatrzymania „D-1” „Stój” umocowane są na skrzydłach bramy wjazdowej na bocznice.

Tablice informacyjne:

Tablica z napisem „Punkt zdawczo-odbiorczy” znajduje się na międzytorzu pomiędzy torami nr 602 i 603 w km 0.261 na początku tacy rozładunkowej (strefy 2).

Tablice z napisem : „Strefa 1” ustawione są w km 0,244 i 0,314 oraz „Strefa 2” ustawione są w km 0,261 i 0,311 („Strefa zagrożona wybuchem”) przed urządzeniami kolejowego frontu spustowego (początek i koniec tacy rozładunkowej).

§ 28 Urządzenia i środki trakcyjne.

1. Wagony na tor zdawczo-odbiorczy – rozładunkowy podstawiane są lokomotywami bocznicy „EC 4” serii, SM 48 (TEM-2).
2. Lokomotywy te charakteryzują się następującymi cechami użytkowymi:

Parametry	SM 48(TEM-2)
przekładnia	elektryczna
moc znamionowa	1200 KM
Ilość osi	6
układ osi	CoCo
długość ze zderzakami	16,97m
maks. siła pociągowa	1200 T
nacisk osi na szynę	19,3 T
masa	116 T ± 3%

3. Bocznica nie posiada własnej lokomotywy manewrowej.
4. Na tor bocznicy zabroniony jest wjazd lokomotyw elektrycznych.

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

Użytkownik bocznicy nie posiada własnego taboru kolejowego.

§ 30 Środki łączności.

Wykaz telefonów do komórek zarządcy infrastruktury.

Dyspozytor PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Łodzi. 42 205 54 44
Dyżurny ruchu st. Łódź Widzew 42 205 66 06

Wykaz telefonów pracowników bocznicy:

Kierownik rozlewni tel. kom. 519 099 038
kierownik magazynu tel. 42 258 84 18
..... 42 258 84 19
EC4 mistrz zmiany bocznicy dyż. ruchu 42 205 66 70

Wykaz telefonów alarmowych:

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

ROZDZIAŁ III

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

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

Bocznica „AmeriGas Polska” Sp. z o.o. nie jest bezpośrednio połączona z torami zarządcy infrastruktury kolejowej. Wagony przeznaczone dla bocznic przybywają na stację Dąbrowa Przemysłowa należącą do bocznic „EC 4”. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego między bocznicą kolejową, a torami zarządcy są opisane w regulaminie pracy bocznic „Veolia Energia Łódź” S.A. - „EC 4”.

1. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy bocznicą „EC 4”, a torami bocznic „AmeriGas Polska” Sp. z o.o.

Obsługa bocznic „AmeriGas Polska” odbywa się na podstawie osobnej umowy pomiędzy bocznicą „EC 4” i właścicielem bocznic.

Tory bocznic stanowią jeden rejon manewrowy.

- rejon manewrowy stanowią tory nr: 602 i 603. W rejonie tym dokonuje się podstawiania i zabierania wagonów próżnych lub ładownych. W rejonie może pracować tylko jedna lokomotywa manewrowa. Dokonywanie obsługi bocznic odbywa się zgodnie z „Planem podstawiania wagonów na bocznicę i zabierania wagonów z bocznic”.

2. Wjazd lokomotywy manewrowej i składów manewrowych z torów stacji Dąbrowa Przemysłowa na tory zdawczo-odbiorcze odbywa się następująco:

- Potrzebę wjazdu na tory zdawczo – odbiorcze nr 602 lub 603 z toru stacyjnego nr 204 kierujący manewrami zgłasza kierownikowi magazynu.

Kierujący manewrami po otwarciu zamka kluczem (pobranym od mistrza zmiany bocznic EC 4 - dyżurnego ruchu) rozjazdu nr 601 ułożeniu drogi przebiegu przez przełożeniu rozjazdów 601 i 602 i upewnieniu się o otwarciu bramy wjazdowej na bocznicę przez pracownika bocznic „AMERIGAS POLSKA” podaje sygnały ręczne maszyniście na uruchomienie składu manewrowego.

3. Wyjazd lokomotywy manewrowej luzem lub składu manewrowego:

- wyjazd z torów zdawczo – odbiorczych nr 602 lub 603 na tor 204 i dalej na tory stacyjne kierujący manewrami po przygotowaniu drogi przebiegu (przełożenie rozjazdu nr 602 i 601 w żądane położenie) podaje sygnały manewrowe ręczne maszyniście na uruchomienie składu manewrowego. Po zjechaniu ostatniego wagonu za rozjazd nr 601 kierujący manewrami przewoźnika przekłada i zamyka rozjazd nr 601 w położenie zasadnicze. Klucz od rozjazdu przekazuje mistrzowi zmiany bocznic EC 4 - dyżurnemu ruchu.

4. Przed zamierzonym wjazdem na tory zdawczo-odbiorcze bocznic drużyna manewrowa „EC 4” zobowiązana jest do dokonania następujących czynności:
 - a) sprawdzenia stanu zajętości torów,
 - b) sprawdzenia ułożenia lub ułożenie drogi przebiegu dla wjazdu składu manewrowego lub lokomotywy manewrowej luzem,
 - c) sprawdzenia stanu zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem.
5. Drogę przebiegu dla każdej jazdy manewrowej wykonywanej w rejonie toru zdawczo-odbiorczego sprawdza jej prawidłowe ułożenie drużyna manewrowa.
6. Drużyna trakcyjna i manewrowa ma obowiązek obserwowania, czy droga przebiegu jest właściwie ułożona i nie ma innych zagrożeń i przeszkód dla jazdy.

7. Manewry należy wykonywać zgodnie z postanowieniami Instrukcji wewnętrznej o technice wykonywania pracy manewrowej i sygnalizacji oraz postanowieniami niniejszego regulaminu.
8. Podczas wjazdu na punkt ładunkowy manewry należy wykonywać z prędkością bezpieczną i z zachowaniem ostrożności tak, aby nie ucierpieć ludzie i aby nie uszkodzić taboru, ładunków i urządzeń - nie może przekraczać 3 km/godz.

Wjazd lokomotywy manewrowej w rejon urządzeń kolejowego frontu spustowego i pominięcie tablic ostrzegawczych „Strefa 1” i „Strefa 2” („Strefa zagrożona wybuchem”) odbywa się po obustronnym porozumieniu z operatorem urządzeń wyładunkowych.

9. W czasie manewrowania wagony popychane powinny być zawsze sprzęgnięte ze sobą i z pojazdem trakcyjnym.
10. Praca manewrowa systemem odrzutu na bocznicę jest zabroniona.
11. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast docisnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia.
12. Wejście pracownika drużyny manewrowej pomiędzy tabor lub wyjście może nastąpić gdy tabor nie jest w ruchu.
13. Sprzęganie i rozprzęganie taboru z pojazdem trakcyjnym dozwolone jest tylko na postoju.
14. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spod taboru.
15. Podczas wykonywania manewrów na torach o pochyleniu do 2,5‰ lokomotywa manewrowa może znajdować się w środku składu.
16. W czasie wykonywania manewrów na torze wyładunkowym bocznicę, gdzie pracują ludzie i stosowane są urządzenia ładunkowe, przy dojazdach do kozła oporowego, podczas gołoledzi i złej widoczności - drużyna manewrowa zobowiązana jest zachować szczególne środki ostrożności podczas wykonywania pracy manewrowej przewidziane w instrukcji wewnętrznej, a przed spychanym taboru powinien iść pracownik drużyny manewrowej dla ostrzeżenia ludzi i zabezpieczenia skrajni.
17. Dojazd składu manewrowego lub lokomotywy luzem na tory ładunkowe, na których zatrudnieni są ludzie w celu wykonania manewrów tj. zabrania, przestawiania, podstawienia wagonów może być dokonane po uprzedzeniu przez kierującego manewrami zatrudnionych tam pracowników o konieczności przerwania pracy i odsunięciu się na bezpieczną odległość. Rozpoczęcie manewrów może nastąpić po upewnieniu się przez kierującego manewrami, że rzeczywiście praca została przerwana, urządzenia ładunkowe usunięte z wagonów, a ludzie odsunęli się na bezpieczną odległość.
18. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do stojącego taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe kierownik manewrów powinien:
 - 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,

- 2) zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
- 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
- 4) sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru,
- 6) sprawdzić czy składowany na placach ładunkowych ładunek znajduje się poza skrajnią taboru oraz nie grozi obsunięciem się podczas ruchu. taboru, należy przy tym mieć na uwadze, że wolno składować obok toru w odległości conajmniej:
 - a) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nie ujęte w ppkt. b),
 - b) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w kopcach (węgiel, tłuczeń, kamienie, ziarna itp),
- 7) upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są właściwie zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.

Sprawdzenia wymienione w ppkt.4,5,6 i 7 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.

19. W czasie wykonywania manewrów drzwi wagonów powinny być zamknięte, a części ruchome zabezpieczone przed możliwością wypadnięcia.
20. Przed każdym uruchomieniem składu manewrowego lub lokomotywy na torach gdzie pracują ludzie, maszynista jest obowiązany podać sygnał „Baczność”.
21. Sprzęganie i rozprzęganie przewodów hamulcowych oraz zawieszanie na wspornikach przewodów hamulcowych nie używanych do sprzęgania należy do obowiązków drużyny manewrowej.
22. Jeżeli tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, zabrania się cofania taboru. Po stwierdzeniu, że nie ma widocznych uszkodzeń na częściach rozjazdu, przez które ma przejechać tabor, należy tabor ten usunąć z rozjazdu ruchem w kierunku z ostrza zwrotnicy.
23. Następny ruch taboru przez tę zwrotnicę może odbyć się dopiero gdy pracownik personelu utrzymania stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy, lub kierujący manewrami stwierdzi, że jazda dalsza jest możliwa i nie zagraża bezpieczeństwu ruchu (wykolejenie).
24. O fakcie rozprucia zwrotnicy kierujący manewrami obowiązany jest powiadomić niezwłocznie wyznaczonego pracownika bocznicy.
25. Po zakończeniu obsługi bocznicy wjazd na stację Dąbrowa Przemysłowa odbywa się na tor nr 204.

ROZDZIAŁ IV

Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

§ 32 Podstawianie wagonów na bocznice kolejową.

1. Podstawienia składów manewrowych na bocznice dokonuje się na podstawie dwustronnych umów na obsługę zawartych pomiędzy bocznicą „Veolia Energia Łódź” S.A. a użytkownikiem bocznicy „AmeriGas Polska” Sp. z o.o.
 2. Obsługa może być dokonywana w ciągu całej doby, czyli również w porze nocnej.
 3. Dopuszczalny nacisk osi na szynę przy istniejących typach szyn zabudowanych na bocznicę wynosi 22,0 tony/oś. Oznacza to, że na bocznicę mogą kursować wszystkie typy wagonów 4-osioowych.
 4. Tory na bocznicę posiadają minimalne promienie łuków $R=180m$ i $R=190m$, dlatego też nie ma ograniczeń co do dopuszczalnego rozstawu osi skrajnych wagonów podstawionych na bocznice.
 5. Podczas obsługi lokomotywy manewrowe „EC 4” mogą wjeżdżać na teren bocznicy i dokonywać jej obsługi zgodnie z umową zawartą pomiędzy bocznicami.
 6. Wagony pozostawione podczas obsługi bocznicy na torach zdawczo-odbiorczych 602 i 603 zabezpiecza drużyna manewrowa „EC 4” – przez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym i podklinowanie taboru. Sprawdzenie prawidłowości zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem wprowadzonych na tory zdawczo-odbiorcze bocznicy należy do obowiązków przyjmującego pracownika bocznicy.
 7. Wagony podstawione na punkty ładunkowe za i rozładunku muszą być zabezpieczone drewnianymi lub gumowymi klinami własności „AMERIGAS POLSKA”.
- UWAGA!
W miejscach za i rozładunku gazu zabrania się używania płóz hamulcowych!
8. Każdorazowo po ukończeniu pracy manewrowej na pozostałych torach bocznicy, drużyna manewrowa jest zobowiązana pozostawione wagony zabezpieczyć przez zahamowanie hamulca ręcznego wagonu i podklinowanie skrajnych kół wagonu od strony spadku.
 9. Jednorazowo przy obsłudze bocznicy na tor nr 602 i 603 można podstawić najwyżej 10 wagonów czteroosiowych (po 5 na każdy tor).
 10. Maksymalna pojemność bocznicy wynosi 10 wagonów czteroosiowych (ograniczenie przez drogę ppoż.). W przypadku przybycia większej ilości wagonów dla właściciela bocznicy „AmeriGas Polska” na stację Dąbrowa Przemysłowa wagony na podstawie umowy bocznicowej odstawiane będą na tory wskazane przez mistrza zmiany bocznicy – dyżurnego ruchu.

§ 33 Liczba obsług i czas ich wykonywania.

Zgodnie z planem obsługi ustalonym pomiędzy bocznicami. Obsługa bocznicy może się odbywać o każdej porze doby.

Dopuszcza się obsługę bocznicy poza wyznaczonymi godzinami planem, na podstawie osobnego porozumienia właścicieli bocznic.

§ 34 Masa hamująca składów manewrowych.

Dla składów manewrowych z czynnym hamulcem zespolonym należy przyjąć dla drogi hamowania 400m i szybkości do 15km/h – 6 % dla wymaganej masy hamującej. Składy nie muszą być połączone na hamulec zespolony, lecz ilość wagonów bez czynnego hamulca zespolonego w jednej grupie nie może być większa niż 10 wagonów dwuosioowych.

§ 35 Dopuszczalny nacisk osi na szynę.

Tory i rozjazdy boczniczy pobudowane są z szyn typu średniego S 49 na podkładach drewnianych o dopuszczalnym nacisku na szynę 22 ton/oś.

§ 36 Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych.

Na tor boczniczy zabroniony jest wjazd lokomotyw elektrycznych oraz których nacisk na oś przekracza 22 t. Wjazd lokomotywy manewrowej na tren boczniczy dozwolony jest tylko do Tablicy napisem „Strefa 1” („Strefa zagrożona wybuchem”). Dalsza jazda tylko po uzyskaniu zgody od kierownika punktu rozładunkowego.

§ 37 Ruch lokomotyw przewoźników kolejowego po torach boczniczy kolejowej.

Ruchu lokomotyw przewoźników kolejowych po torach boczniczy nie przewiduje się. Natomiast ruch lokomotyw obsługujących bocznicę (EC 4) może odbywać się po torach zdawczo-odbiorczych zgodnie z opisem zawartym w § 31.

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

Użytkownik boczniczy nie posiada własnej lokomotywy manewrowej.

ROZDZIAŁ V

Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

§ 39 Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe.

Tory boczniczy „AmeriGas Polska” Sp. z o.o. stanowią jeden rejon manewrowy.

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

Prędkość jazd lokomotyw manewrowych nie może przekraczać:

- ⇒ 10km/h – po torach wolnych wewnątrz zakładu gdy lokomotywa zarówno ciągnie lub pcha wagony
- przy wykonywaniu manewrów z ładunkiem niebezpiecznym, przesyłką nadzwyczajną lub z przekroczoną skrajnią ładunkową,

- ⇒ 5km/h - przy przejazdach obok bramy, magazynów znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych,
 - przy pchaniu wagonów,
 - przy jeździe to torze rozładunkowym 602 i 603 obok estakady.
- ⇒ 3 km/h - przy dojeżdżaniu do stojących wagonów,
 - przy dojeżdżaniu do kozła oporowego lub końca toru,
 - w czasie gwałtownej burzy, zamieci śnieżnej, mrozu, mgły i gołoledzi.

Dalsze ograniczenia szybkości należy stosować w przypadku pogarszających się warunków widzialności celem zapewnienia pełnego bezpieczeństwa ruchu taboru, pracowników i osób postronnych .

§ 41 Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.

1. Wagony podczas manewrowania na bocznicach powinny być spychane.
2. Podstawianie wagonów można wykonywać wyłącznie metodą odstawczą.
3. Podczas spychania składu wagonów kierownik manewrów musi znajdować się na czele spychanego składu i posiadać czynny radiotelefon w celu możliwości porozumiewania się z maszynistą spychanego składu.
4. Praca manewrowa systemem odrzutu na torach bocznic jest zabroniona.

§ 42 Usytuowanie pojazdów trakcyjnych w składzie manewrowym.

Lokomotywa manewrowa podczas podstawiania wagonów na bocznicę powinna znajdować się na końcu składu. Natomiast wagony z bocznic są ciągnięte.

§ 43 Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.

Sprzęganie i rozprzęganie taboru z pojazdem trakcyjnym dozwolone jest tylko na postoju.

Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania taboru będącego w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem jego sprzęgnięcia i rozprzęgnięcia.

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

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

§ 44 Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.

Obsadę czynnej lokomotywy manewrowej i jej wyposażenie ustala właściciel bocznic „EC 4” obsługujący bocznicę.

§ 45 Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.

Obsadę drużyny manewrowej i jej wyposażenie ustala właściciel bocznic „EC 4” obsługujący bocznicę.

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

Na torze nr 601 znajduje się przejazd niestrzeżony kategorii „D” w km 0,098 skrzyżowanie z ul. Dostawczą. Na terenie bocznicy w km 0,178 znajduje się przejazd niestrzeżony kategorii „D” skrzyżowanie toru nr 602 i nr 603 z drogą pożarową wewnątrzzakładową.

Przed każdorazową jazdą przez przejazd należy:

- Zatrzymać się przed przejazdem celem upewnienia się, że pojazdy drogowe się zatrzymały.
- Zbliżając się do przejazdu maszynista powinien podawać sygnał Rp 1 „Baczność”, a w razie zauważenia jakiegokolwiek niebezpieczeństwa tabor natychmiast zatrzymać,
- Przejeżdżając przez przejazd należy zachować szczególną ostrożność. Sygnał do jazdy manewrowej ustawiacz przewoźnika podaje dopiero po upewnieniu się, że przejazd jest wolny i nic nie zagraża bezpieczeństwu jazdy.

Znając tę sytuację zarówno ustawiacz jak i maszynista lokomotywy, winni zdawać sobie sprawę z obiektywnie istniejących zagrożeń w czasie przetaczania taboru i wykazywać szczególną ostrożność.

Wskaźniki W 6a i G3 ustawione są przed każdym przejazdem kolejowo – drogowym znajdującym się na terenie bocznicy.

Podczas przejazdu przez przejazdy należy ograniczyć prędkość jazdy do 5 km/h, w razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się pierwszym wagonie.

Właściwe utrzymanie przejazdu kolejowo-drogowego, drogi technologicznej krzyżującej się z torami bocznicy lub przejścia w poziomie szyn, w szczególności prawidłowe osygnalizowanie i usuwanie zanieczyszczeń, a w zimie także śniegu i oblodzeń ze żłobków na przejeździe – należy do obowiązków użytkownika bocznicy.

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

Ze względu na pojemność bocznicy w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączenia hamulców zespolonych dozwolone jest przetaczanie do 10 wagonów.

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

Na terenie bocznicy dozwolone jest przetaczanie wagonów bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego siłą ludzką bądź przy użyciu ciągników drogowych pod nadzorem kierującego manewrami.

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

1. Drogę przebiegu dla manewrów nastawia drużyna manewrowa bocznicy „EC 4” - przekłada ręcznie na gruncie rozjazdy nr 601 i nr 602.
2. Po zaplanowaniu prac na bocznicy drużyna manewrowa przygotowuje odpowiednio drogi przebiegu, przekładając zwrotnice rozjazdów podstawia wagony na punkty ładunkowe za pomocą lokomotywy manewrowej stosując zasadę sprawdzania, czy nie ma żadnych przeszkód do jazdy, w tym czy brama przecinająca tory jest odpowiednio zabezpieczona przed samoczynnym zamknięciem.

§ 50 Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie.

Za właściwe odczekanie płozów hamulcowych i całościową gospodarkę nimi odpowiada wyznaczony pracownik bocznicy „AmeriGas Polska” S.A.

Płozy hamulcowe oraz kliny zabezpieczające są oznaczone z jednej strony symbolem AG a numerem kolejnym z drugiej strony.

Za właściwe użytkowanie płozów hamulcowych i klinów zabezpieczających odpowiedzialny jest kierujący manewrami.

Na terenie bocznicy stosuje się płozy hamulcowe typu PL1 malowane na kolor czerwony oraz gumowe kliny zabezpieczające.

Płozy hamulcowe i kliny zabezpieczające nieużyte do zabezpieczenia wagonów, po zakończeniu pracy manewrowej należy składować:

- a. kliny zabezpieczające znajdują się na specjalnym stojaku przy pomoście rozładunkowym.
- b. płozy hamulcowe znajdują się w stojaku przy torze nr 602.

Uwaga! W miejscach za i rozładunku gazów skroplonych zabrania się używania płóz hamulcowych!

Zabrania się wywożenia płozów hamulcowych poza teren bocznicy,

Nie wolno używać płozów uszkodzonych,

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

Płozy hamulcowe powinny być wycofane z użycia, jeżeli mają następujące wady:

- c. wymiary płoza nie są przepisowe,
 - d. języczek płoza jest nadłamany, spłaszczony lub zadarty do góry,
- podeszwa płoza jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta, wargi płoza są uszkodzone lub bardzo zużyte,

- stopa płoza jest złamana lub pęknięta,
- nasada jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpada,
- uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
- nity łączące stopkę z podeszwą są obluzowane.

Płozy uszkodzone nie powinny być składowane razem z płozami przeznaczonymi do pracy manewrowej.

§ 51 Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem.

1. Tabor nie będący w ruchu należy na torach boczniczy zabezpieczyć przed zbiegnięciem nie tylko po ukończeniu manewrów, ale również w czasie manewrów.
2. Zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem wykonuje się przez sprzęgnięcie, zahamowanie i podklinowanie.
 - Stojący tabor należy na każdym torze sprzęgać ze sobą, z wyjątkiem tych wagonów, które podstawione zostały na wyznaczone miejsca.
 - Oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym jeden pojazd – gdy grupa połączonych taboru nie przekracza 10 pojazdów, lub dwa skrajne wagony w grupie połączonych wagonów, których liczba przekracza 10 pojazdów.
 - Skład wagonów wprowadzony na tory zdawczo-odbiorcze nr 602, 603 boczniczy powinien być zahamowany hamulcem zespolonym, pierwszy wagon od strony spadku powinien być zahamowany hamulcem ręcznym oraz dodatkowo podłożona płoza hamulcowa pod pierwszą oś tego wagonu. Obowiązkiem pracownika punktu rozładunkowego jest sprawdzenie prawidłowego zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem. Jeżeli w grupie taboru znajduje się tylko jeden wagon z hamulcem ręcznym, należy – niezależnie od zahamowania – grupę tę podklinować od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym;
 - Odhamowanie i zdjęcie z toru płozy hamulcowej zabieranych z torów zdawczo-odbiorczych wagonów przez należy do obowiązków drużyny manewrowej EC-4.
 - Do podklinowania taboru stosować należy kliny zabezpieczające lub płozy hamulcowe (z wyjątkiem punktu rozładunkowego).
 - Do zabezpieczenia wagonów od zbiegnięcia lub zahamowania wagonów będących w ruchu zabrania się używania kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.
 - Za odpowiednie zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest pracownik wykonujący manewry. Kierownik manewrów odpowiedzialny jest za sprawdzenie zabezpieczenia po zakończonej pracy manewrowej.
 - Na terenie boczniczy należy używać płóz hamulcowych o rozstępie pomiędzy wargami 73 mm, koloru czerwonego typu PL1, do typu szyn S 49.
 - Płozy oraz kliny zabezpieczające powinny być ponumerowane i oznaczone skrótem nazwy posiadacza boczniczy „AG”.

Uwaga! W miejscach za i rozładunku paliw wagony należy zabezpieczyć klinami gumowymi lub drewnianymi. Zabrania się używania płóz hamulcowych!

ROZDZIAŁ VI

Organizacja wykonywania pracy manewrowej na bocznicach kolejowej.

§ 52 Planowanie i organizowanie pracy manewrowej.

Po przyjęciu wagonów przez przedstawiciela bocznic na torze zdawczo – odbiorczym nie zachodzi potrzeba dalszej pracy manewrowej do czasu zakończenia rozładunku towaru.

§ 53 Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej.

Podczas obsługi punktu zdawczo-odbiorczego drogi przebiegu przygotowuje drużyna manewrowa w zakresie określonym w § 31 i § 49. Za zabezpieczenie przed zbiegnięciem taboru odpowiada drużyna manewrowa zgodnie z § 51.

§ 54 Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic.

Przed podstawieniem lub zabraniem wagonów na lub z toru zdawczo odbiorczego drużyna manewrowa przewoźnika powiadamia pracowników dokonujących czynności na i rozładunkowych o zamierzonej obsłudze punktu ładunkowego.

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

1. zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się na wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
- .2 zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
- .3 zażądać pozamykania drzwi wagonów, zaworów itp. i opuszczenia wagonów przez pracowników zajętych przy czynnościach ładunkowych,
- .4 sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- .5 sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, płozów hamulcowych, klinów lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru,

W czasie wykonywania manewrów drzwi wagonów powinny być zamknięte, a części ruchome zabezpieczone przed możliwością wypadnięcia.

§ 55 Ważenie wagonów.

Na bocznicach nie ma wagi wagonowej. Ważenie wagonów może odbywać się na wadze bocznic „EC4” na podstawie osobnej umowy zawartej pomiędzy „EC 4” i „AmeriGas Polska” Sp. z o.o..

§ 56 Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.

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

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

1. Wstęp na teren bocznicy jest dozwolony pracownikom tylko w miejscach wykonywania ich czynności.
2. Pracownik bocznicy powinien sam dbać o własne bezpieczeństwo podczas znajdowania się na terenie bocznicy i wykonywania swych obowiązków.
3. Każdy pracownik zatrudniony na bocznicy powinien w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych osób znajdujących się w zasięgu jego wzroku i ostrzegać je o ewentualnie grożącym niebezpieczeństwie.

4. Zabrania się pracownikom bocznicy:

- chodzenia po torach i rozjazdach o ile nie wymagają tego obowiązki pracownika,
- przechodzenia pod taborem lub po zderzakach,
- chodzenia pomiędzy taborem i rampą, magazynem, zasiekami itp.,
- przechodzenia przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
- zbliżania się w skrajnię będących w ruchu wagonów,
- zatrzymywania się na przejazdach i przejściach przez tory oraz stawiania nóg na główkach szyn lub na podkładach,
- przechodzenia przez tory obok stojącego na nich taboru gdy odległość od niego jest mniejsza niż 10 metrów,
- przechodzenia pomiędzy stojącymi wagonami jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 20 metrów,
- wskakiwania lub zeskakiwania z taboru będącego w ruchu,
- jazdy na taborze podczas manewrów na torach bocznicy,
- przechodzenia w zasięgu pracy urządzeń rozładunkowych podczas załadunku lub rozładunku wagonów,
- chodzenia po materiałach złożonych na międzytorzach lub pozostawionych po dokonywanych robotach,
- jazdy wszelkimi pojazdami (rower, motocykl, wózek akumulatorowy) po międzytorzach i ścieżkach przy torze,
- chodzenia w rejonie torów bez posiadania kamizelki ostrzegawczej,
- chodzenia w rejonie torów w porze ciemnej bez latarki sygnałowej.

5. Wchodząc na tory trzeba przede wszystkim rozejrzeć się czy nie nadjeżdża tabor.

6. Przez tory należy przechodzić drogą najkrótszą prostopadle do osi toru.

7. Nie należy chodzić między tokami szyn, lecz zawsze środkiem międzytorza, zachowując odpowiednią odległość od zewnętrznych krawędzi szyn.

8. Podstawowe zasady bezpieczeństwa podczas wykonywania pracy manewrowej:

a). podczas jazdy na taborze nie wolno:

- wychylać się poza skrajnię taboru,
- zajmować miejsca na pochwach zderzakowych, sprzęgach, na ścianach bocznych i czołowych węglarek lub platform, dachach wagonów lub na szczycie ładunku,
- stać bez trzymania na brzegu pomostu oraz jechać stojąc jednocześnie na stopniach dwóch sąsiednich wagonów,
- jechać na stopniach wagonu od strony ramp, ogrodzeń oraz bram i zasieków,
- przebywać na stopniach bocznych lokomotywy.

b) przy przetaczaniu wagonów na torach bocznicy należy:

- przed dojechaniem lokomotywy do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe zażądać przerwania tych czynności zabezpieczyć ładunki znajdujące się w wagonach przed uszkodzeniami, które mogą powstać podczas manewrów,
- zażądać odsunięcia od taboru na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i wózków,

- zażądać zamknięcia drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych,
- sprawdzić czy pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
- sprawdzić czy na torze nie ma sprzętu ładunkowego, ładunków lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
- sprawdzić czy składowany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i czy nie obsunie się w czasie jazdy.

2 ROZDZIAŁ VII

Organizacja obsługi punktu zdawczo-odbiorczego.

§ 58 Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo-odbiorczym.

1. Przekazywanie wagonów ładownych (przesyłek wagonowych) i próżnych przeznaczonych dla bocznic „AmeriGas Polska” odbywa się na torze zdawczo – odbiorczym nr 602 lub 603.
2. Wagony przekazuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi bocznic, a ze strony bocznic wagony przyjmuje upoważniony pracownik bocznic.
3. Wagony przekazywane są za wykazem zdawczym sporządzonym przez pracownika EC 4 w trzech egzemplarzach. W wykazach muszą być zamieszczone pełne numery przekazywanych wagonów. Po dokonaniu przekazania wagonów jeden egzemplarz wykazu otrzymuje przedstawiciel bocznic.
4. Obowiązkiem przedstawiciela bocznic odbierającego, przyjmującego wagony - przesyłki jest sprawdzenie stanu przesyłki i wagonów.

W szczególności należy zwrócić uwagę na:

- uszkodzenia lub braki w przesyłkach,
 - stan plomb na wagonach i przesyłkach,
 - czy wagony są prawidłowo załadowane,
 - czy wagony próżne są należycie oczyszczone,
 - czy nieaktualne napisy i nalepki zostały usunięte,
 - zgodność numerów wagonów z wykazem zdawczym.
 - stan techniczny podstawionych wagonów i ich wyposażenie (luźne części wagonowe), stan nadwozi przyjmowanych wagonów zarówno ładownych jak i próżnych w celu stwierdzenia ewentualnych uszkodzeń i usterek
5. Wszystkie stwierdzone nieprawidłowości, braki, uszkodzenia nadwozi wagonów należy odnotować w wykazie zdawczym w rubryce „uwagi” potwierdzając zapis podpisem zdającego i przyjmującego (posiadacza) na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego.
 6. Przy przekazywaniu przesyłek celnych winna być umieszczona adnotacja w wykazach zdawczych o następującej treści: „Przesyłka do oclenia - rozładunek tylko w obecności funkcjonariusza celnego”.
 7. W razie stwierdzenia częściowego braku lub uszkodzenia przesyłki przedstawiciel bocznic żąda komisyjnego ustalenia stanu przesyłki z

przedstawicielem przewoźnika oraz sporządzenia odpowiedniego protokołu z ustalenia stanu przesyłki, którego kopię otrzymuje przedstawiciel boczniccy.

8. Wszystkie wagony ładowne, które powinny przybyć na bocznicę plombowane plombami nadawcy, a przybyłe bez plomb, z plombami nieczytelnymi lub zmienionymi, np. plombami stacji pośrednich, powinny być otwarte komisyjnie celem sprawdzenia przesyłki. Wynik sprawdzenia należy potwierdzić protokolarnie.
9. Obowiązek odnotowywania usterek stanu technicznego wagonów jest związany z odpowiedzialnością posiadacza boczniccy, z której wynika, że wszelkie usterki, z którymi wagony próżne i ładowne przybyły na bocznicę, a które nie zostały opisane w wykazie obciążają użytkownika boczniccy.
10. W przypadku nie stawienia się upoważnionego pracownika boczniccy na punkcie zdawczo - odbiorczym w czasie wyznaczonym na obsługę celem przyjęcia podstawionych wagonów - przesyłek, przedstawiciel EC 4 odnotowuje w wykazie zdawczym nieobecność przedstawiciela boczniccy i pozostawia wagony na torze zdawczym. W takim przypadku przy jakichkolwiek nieprawidłowościach przy podstawionych wagonach użytkownik boczniccy nie może wnosić roszczeń w stosunku do EC 4.
11. Po dokonaniu odbioru wagonów przeznaczonych dla boczniccy oraz po podpisaniu wykazu zdawczego przez przedstawiciela EC 4 i boczniccy, za stan wagonów - przesyłek odpowiada użytkownik lub współużytkownik boczniccy.
12. Listy przewozowe na wagony przybyłe na bocznicę odbiera od drużyny manewrowej EC 4 upoważniony pracownik boczniccy.

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

1. Przekazywanie wagonów gotowych do zabrania przez EC 4 próżnych i ładownych odbywa się na torze zdawczo - odbiorczym nr 602 lub 603.
2. Ze strony posiadacza boczniccy wagony przekazuje upoważniony pracownik, a ze strony EC 4 wagony przyjmuje ustawiacz drużyny manewrowej dokonującej obsługi boczniccy.
3. Przekazywanie wagonów odbywa się na podstawie wykazu „Zawiadomienie o wagonach gotowych do zabrania” sporządzonego przez przedstawiciela boczniccy.
4. Sporządzone zawiadomienie wyznaczony pracownik boczniccy doręcza wraz z dokumentami przewozowymi drużynie manewrowej.
5. Pracownik ten potwierdza odbiór zawiadomienia wpisując na wszystkich egzemplarzach wykazu datę i godzinę doręczenia.
6. Przyjmujący wagony ze strony EC 4 (ustawiacz) obowiązany jest dopilnować aby wagony przekazywane były przygotowane w następujący sposób:
 - wagony próżne należycie oczyszczone,
 - wagony ładowne prawidłowo załadowane,
 - nieaktualne napisy i nalepki usunięte przez pracowników boczniccy,
 - części ruchome wagonów odpowiednio umocowane,
 - numery zdawanych wagonów były zgodne z posiadanym zawiadomieniem.
1. Wszelkie usterki i nieprawidłowości powinny być odnotowane na wszystkich trzech egzemplarzach zawiadomienia i podpisane przez obie strony, tj. zdającego

i przyjmującego. Jeden egzemplarz pozostaje dla bocznicy, dwa zabiera pracownik EC 4.

ROZDZIAŁ VIII

Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

§ 60 Przewóz towarów niebezpiecznych.

Podstawę prawną postępowania z przesyłkami z ładunkiem niebezpiecznym na bocznicę „AmeriGas Polska” Sp. z o.o. stanowią:

- 1/ ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2017, poz. 2117 z późniejszymi zmianami),
- 2/ ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity 2017r., poz. 1983 z późniejszymi zmianami),
- 3/ ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewożeniu towarów niebezpiecznych (Dz.U. 2016, poz. 1834 r. z późniejszymi zmianami),
- 4/ regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID),
- 5/ Załącznik 2 do SMGS-(przepisy o przewożeniu towarów niebezpiecznych do Umowy o Międzynarodowej Kolejowej Komunikacji Towarowej).
- 6/ rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 243, poz. 2063 z 14 grudnia 2005 r.),
- 7/ ustawa z dnia 27 lutego 2011r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach (tekst jednolity Dz.U.2011 nr 63 poz. 322),
- 8/ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U.) poz. 1031 z 2012r.
- 9/ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu i sygnalizacji (Dz.U. 2015 poz.360),
- 10/ przepisy wewnętrzne.

1. Postanowienia ogólne

1.1. Określenie towarów niebezpiecznych.

- 11/a. Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty, które zgodnie z Regulaminem RID nie są dopuszczone do przewozu kolejowego albo są dopuszczone do takiego przewozu na warunkach określonych w tym Regulaminie – *art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewożeniu towarów niebezpiecznych* (Dz.U. 2016, poz. 1834 r. z późniejszymi zmianami),
- b. W rozumieniu tych przepisów, do towarów niebezpiecznych Klasy 3. – Materiały ciekłe zapalne (RID) – zalicza się przeładowywane na bocznicę „AmeriGas

Polska” towary niebezpieczne, obejmujące produkty naftowe I – III klasy, w rozumieniu postanowień § 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie(Dz.U. Nr 243, poz. 2063).

- Kolejowe stanowiska przeładunkowe paliw płynnych bocznic są przygotowane i eksploatowane zgodnie z wymaganiami technicznymi, określonymi w rozporządzeniu, powołanym wyżej w ust. b.

1.2. Towary wysokiego ryzyka.

- Towary wysokiego ryzyka są to towary niebezpieczne, które w przypadku użycia ich dla celów terrorystycznych mogą spowodować wyjątkowo duże straty osobowe i materialne.
Przy przewozie tych towarów należy przestrzegać przepisów wymienionych w dziale 1.10 Regulaminu RID, a w szczególności sporządzić plany bezpieczeństwa dla tych przewozów, oraz przeprowadzić niezbędne szkolenia personelu wykonującego takie przewozy.
Do towarów wysokiego ryzyka zalicza się m.in. materiały ciekłe zapalne grupy pakowania II, jeżeli są przewożone w cysternach w ilościach większych niż 3.000 l.

1.3. przedmioty zawierające materiały tej klasy:

Klasyfikacja towarów niebezpiecznych.

- a. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu do właściwej klasy niebezpieczeństwa oraz grupy pakowania.
- b. Klasę niebezpieczeństwa określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadający kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.
- c. Grupa pakowania określa stopień natężenia stwarzanego zagrożenia:
 - *grupa pakowania I - materiały stwarzające duże zagrożenie,*
 - *grupa pakowania II - materiały stwarzające średnie zagrożenie,*
 - *grupa pakowania III - materiały stwarzające małe zagrożenie.*
- d. Klasa 3. Materiały ciekłe zapalne obejmuje materiały które:
 - są materiałami ciekłymi zgodnie z definicją „materiału ciekłego” w 1.2.1 RID,
 - w temperaturze 50°C mają prężność pary nie większą niż 300 kPa (3 bar) i nie są całkowicie w stanie gazowym w temperaturze 20°C i pod ciśnieniem normalnym 101,3 kPa oraz
 - mają temperaturę zapłonu nie wyższą niż 61°C.

- e. Paliwo do silników Diesla, olej gazowy lub olej opałowy (lekki), mające temperaturę zapłonu powyżej 61°C, ale nie wyższą niż 100°C, powinny być uważane za materiały klasy 3, numer UN 1202.
- f. Materiały i przedmioty klasy 3 dzielą się następująco:
- F Materiały ciekłe zapalne bez zagrożenia dodatkowego:*
 - F1 Materiały ciekłe zapalne o temperaturze zapłonu nie wyższej niż 61°C*
 - F2 Materiały ciekłe zapalne o temperaturze zapłonu powyżej 61°C, które są przewożone lub nadawane do przewozu w temperaturze równej lub wyższej niż ich temperatura zapłonu (materiały podgrzane);*
 - FT Materiały ciekłe zapalne, trujące:*
 - FT1 Materiały ciekłe zapalne, trujące*
 - FT2 Pestycydy*
 - FC Materiały ciekłe zapalne, żrące*
 - FTC Materiały ciekłe zapalne, trujące, żrące*
 - D Materiały ciekłe wybuchowe odczulone.*
- g. Materiały ciekłe zapalne powinny być zaklasyfikowane do jednej z następujących grup odpowiednio do stopnia zagrożenia stwarzanego przez nie podczas transportu.

grupa pakowania	temperatura zapłonu (tygiel zamknięty)	początek wrzenia
I	-	≤ 35°C
II	< 23°C	> 35°C
III	≥ 23°C i ≤ 61°C	> 35°C

2. Władze właściwe w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.

- 2.1. Pod pojęciem władza właściwa należy rozumieć organ (-y) władzy państwowej lub inne jednostki upoważnione na podstawie przepisów prawa krajowego do wykonywania odpowiednich czynności administracyjnych w sprawach związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, np. w sprawach klasyfikacji towarów niebezpiecznych, badania i dopuszczania do przewozu opakowań dla towarów niebezpiecznych, wagonów-cystern, kontenerów-cystern, itp.
- 2.2. W zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem przewozu kolejną towarów niebezpiecznych władzą właściwą jest Urząd Transportu Kolejowego (UTK), adres: 00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4, tel.22 6288681.
- 2.3. W zakresie klasyfikacji materiałów i przedmiotów do klas od 1 do 9, z wyjątkiem materiałów promieniotwórczych (klasa 7), władzą właściwą jest

Instytut Przemysłu Organicznego (IPO), adres: 03-236 Warszawa, ul. Annopol 6, tel.22 8111231.

- 2.4. W zakresie badania i dopuszczenia do przewozu zbiorników wagonów-cystern i kontenerów-cystern, władzą właściwą jest Transportowy Dozór Techniczny, adres: 00-973 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4, tel. 22 5244699.
- 2.5. W sprawach pozostałych minister właściwy ds. transportu lub jednostka upoważniona przez niego w drodze zarządzenia.

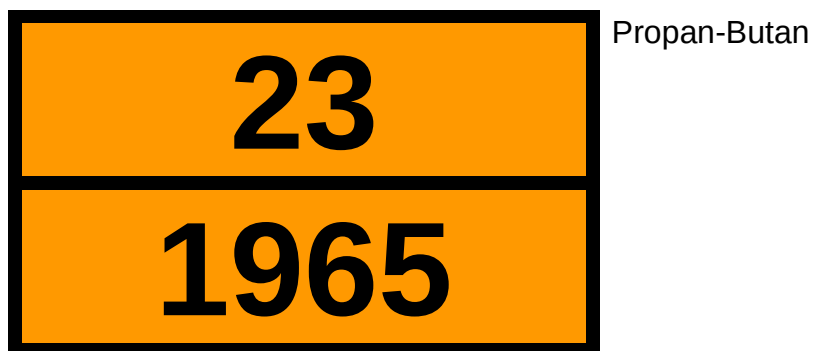
3.Warunki dotyczące taboru przeznaczanego do przewozu towarów niebezpiecznych

- 3.1.Towary niebezpieczne należy przewozić z wykorzystaniem taboru odpowiedniego dla danego towaru, gwarantującego bezpieczeństwo w czasie transportu.
- 3.2.Zbiorniki wagonów-cystern i kontenerów-cystern muszą spełniać wymagania określone przez Transportowy Dozór Techniczny.
- 3.3.Tabor zbiornikowy musi być oznakowany zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 3.4.Nie dopuszcza się do przewozu taboru zbiornikowego z przekroczonym terminem ważności rewizji okresowej zbiornika, za wyjątkiem przewozu taboru z próżnym zbiornikiem w celu przeprowadzenia badań okresowych zbiornika.

4. Zasady znakowania taboru.

- 4.1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia na każdej ścianie bocznej wagonu-cysterny pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej.
- 4.2. Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nie oczyszczonych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych.
- 4.3. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość).
Brzegi tablicy powinny być obwiedzione czarnym pasem o szerokości 15 mm.
Oznaczenie to może być w postaci: płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej, rysunku lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia.
Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.
- 4.4. Numer identyfikacyjny oznaczający zagrożenie musi być umieszczony w górnej części, zaś numer identyfikacyjny oznaczający dany towar w dolnej części tablicy (dział 5.3 RID).

Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy.



5. Nalepki ostrzegawcze.

5.1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić na wagonach-cysternach duże nalepki ostrzegawcze (romb o boku co najmniej 250 mm).

Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu.

5.2. Przy przewozie ropy naftowej surowej oraz paliw płynnych stosuje się nalepki ostrzegawcze Nr 3 (pkt 5.2.2.2.2 RID):



Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.

6. Warunki bezpieczeństwa przy obsłudze wagonów-cystern.

Dla zachowania ogólnych warunków bezpieczeństwa pracy przy obsłudze wagonów cystern:

NAKAZUJE SIĘ:

- zaopatrzyć obsługujących w kompletny ubiór roboczy ochronny w pełni zabezpieczający pracownika przed szkodliwym działaniem przewożonych produktów naftowych ewentualnie ich par,
- zahamować cysternę hamulcem ręcznym przed rozpoczęciem wszelkich prac,
- każdorazowo uziemić wagon-cysternę przed przystąpieniem do jego rozładunku,
- zachować ostrożność przy wchodzeniu i pracy na pomoście górnym wagonu-cysterny, szczególnie w okresie mgły, deszczu oraz oblodzeń,
- utrzymać czystość na górnym pomoście wagonu-cysterny oraz usunąć wszystkie zbędne przedmioty, które mogły się tam znaleźć,
- zabezpieczyć wszelkie metalowe przedmioty (jak klucze) przed wypadnięciem z rąk lub wypadnięciem do wnętrza zbiornika przez gardziel wjazdu z drabinką (niebezpieczeństwo zaiskrzenia),
- w czasie przebywania na pomoście górnym podczas wszelkich prac stosować pas i linkę asekuracyjną mocowaną do poręczy pomostu.

ZAKAZUJE SIĘ:

- ze względu na możliwość pożaru lub wybuchu zbliżanie się z otwartym ogniem oraz palenie papierosów,
- wchodzenia na pomost osobom nieupoważnionym,
- wchodzenia na pomost w obuwiu podartym, podkutym jak również w ubraniu z tworzyw sztucznych, łatwo elektryzującym się,
- wchodzenia do wnętrza zbiornika przed jego oczyszczeniem, odgazowaniem i dezaktywacją,
- prowadzenia jakiegokolwiek prac naprawczych podczas rozładunku oraz przy załadowanym wagonie-cysternie,
- dokonywać prac demontażowych i regulujących – zezwala się jedynie na dokręcenie śrub mocujących pokrywę i zawory.

6.2. Czynności przy opróżnianiu cysterny.

a. Czynności wstępne.

Przed przystąpieniem do rozładunku należy:

- podtoczyć ostrożnie wagon na tor rozładunkowy i zahamować przez pokręcenie korbą hamulca ręcznego w prawo, zabezpieczyć płozą hamulcową lub klinem hamulcowym,
- uziemić wagon przez podłączenie przewodu uziemiającego do płytki uziemiającej,
- sprawdzić stan plomb na dźwigniach zaworów bocznych(spustowych),na dźwigni sterującej zaworem dennym, na wlocie górnym DN500 oraz na króćcu napowietrzania,
- zdjąć plomby nadawcy,
- sprawdzić stan plomby przy kołpaku zaworu (plomba TDT),
- pociągnąć mocno za kółko nad kołpakiem ochronnym celem uniesienia grzybka zaworu nadciśnieniowego (przedmuchanie),
- nacisnąć kapturek usytuowany tuż pod kółkiem celem przesunięcia w dół grzybka zaworu podciśnieniowego (wpuszczenie powietrza do zbiornika),

- zawór z zerwaną plombą lub innym mechanicznym uszkodzeniem, należy zgłosić do właściciela wagonu który powinien zawór wymienić na nowy.

b. Opróżnianie.

UWAGA: rozładunek można dokonać tylko wówczas gdy zostanie otwarty króciec napowietrzający .

Rozładunek należy dokonać w następującym porządku:

- podłączyć do zaworu bocznego przewód rozładunkowy,
- otworzyć zawór boczny przez przekręcenie dźwigni w położenie równoległe do osi podłużnej zaworu,
- otworzyć króciec napowietrzający, a w przypadku jego braku właz DN 500,
- otworzyć zawór denny przez przełożenie dźwigni lub przez odkręcenie w lewo pokrętła zaworu dennego,
- w przypadku opróżniania przy pomocy pompy włączyć pompę,
- kontrolować ciągle stopień opróżniania,
- po całkowitym opróżnieniu cysterny wskazanym przez licznik lub wagę, zamknąć zawór denny przez przełożenie dźwigni w położenie „zamknięte” lub przez pokręcenie w prawo aż do oporu pokrętła zaworu dennego.

c. Czynności końcowe.

- odłączyć przewód rozładunkowy od zaworu bocznego,
- podłączyć przewód rozładunkowy po drugiej stronie wagonu, otworzyć zawór boczny celem spłynięcia resztek cieczy z drugiej gałęzi trójnika do zbiornika stacyjnego,
- zamknąć boczne zawory spustowe i zakręcić zaślepki na rurach spustowych,
- zamknąć pokrywę wjazdu górnego DN 500,
- zamknąć króciec napowietrzający,
- odłączyć przewód uziemiający od płytki uziemiającej zbiornika wagonu,
- odhamować wagon przez pokręcenie w lewo korbą hamulca ręcznego, wyjąć płożę hamulcową lub klin drewniany w celu zabrania wagonu z miejsca rozładunku.

UWAGA: Jeżeli w opróżnionym zbiorniku znajduje się para wodna lub para przewożonego medium, to zamknięcie króćca napowietrzającego jest dopuszczalne dopiero po ostygnięciu zbiornika (wykroplenie par). Nie przestrzeganie powyższego może spowodować powstanie podciśnienia w zbiorniku i jego zgniecenie.

6.3. Załadunek wagonu.

a. Przed przystąpieniem do załadunku należy:

- podtoczyć ostrożnie wagon na tor ładunkowy i zahamować przez pokręcenie korbą hamulca ręcznego w prawo lub klinem hamulcowym,
- uziemić wagon przez podłączenie przewodu uziemiającego do płytki uziemiającej zbiornika,
- sprawdzić stan plomby przy kołpaku zaworu (plomba TDT),
- pociągnąć mocno za kółko nad kołpakiem ochronnym celem uniesienia grzybka zaworu nadciśnieniowego (przedmuchanie),

- nacisnąć kapturek usytuowany tuż pod kółkiem celem przesunięcia w dół grzybka zaworu podciśnieniowego (wpuszczenie powietrza do zbiornika),
- zawór z zerwaną plombą lub innym mechanicznym uszkodzeniem, należy zgłosić do właściciela wagonu który powinien zawór wymienić na nowy.

b. Napełnianie wagonu.

Załadunek przez właz DN 500.

Załadunek przez właz górny DN500 należy dokonać w następującym porządku:

- sprawdzić zamknięcie zaworu dennego przez pokręcenie kółkiem pokrętnym lub sprawdzenie położenia dźwigni zaworu dennego z boku wagonu,
- odkręcić zaślepkę z zaworu bocznego i otworzyć zawór przez przełożenie dźwigni w położenie równoległe do osi podłużnej zaworu - otworzyć właz górny DN500 i wprowadzić do zbiornika końcówkę nalewaka umieszczając ją jak najbliżej dna zbiornika,
- zerwać plombę i otworzyć króciec napowietrzający, w przypadku napełniania hermetycznego, w którym system odprowadzania oparów zabudowany jest w nalewaku szczelnie przylegającym do włazu górnego, króciec napowietrzający należy zostawić zamknięty,
- włączyć pompę i kontrolować stopień napełniania za pomocą pomiaru ciężaru cysterny lub kontroli przepływomierza paliw płynnych,
- po rozpoczęciu napełniania sprawdzić, czy nie występują wycieki z otwartego zaworu bocznego spowodowane nieszczelnością zaworu dennego. W przypadku stwierdzenia wycieku należy przerwać napełnianie, opróżnić cysternę i powiadomić o zaistniałej usterce właściciela wagonu,
- po zakończeniu napełniania wyjąć końcówkę nalewaka ze zbiornika, zamknąć właz górny DN500 i zakręcić go śrubami,
- zamknąć zawór boczny i zakręcić na jego króćcu zaślepkę.

Załadunek przez zawory dolne.

- podłączyć do zaworu bocznego przewód napełniający,
- otworzyć króciec napowietrzający, a w przypadku jego braku właz DN 500
- otworzyć zawór boczny przez przekręcenie dźwigni w położenie równoległe do osi podłużnej zaworu,
- otworzyć zawór denny przez przełożenie dźwigni w położenie „otwarte” lub przez odkręcenie w lewo pokrętła zaworu dennego,
- włączyć pompę i kontrolować ciągle stopień napełnienia cysterny, po zakończeniu napełniania cysterny zamknąć zawór denny przez przełożenie dźwigni w położenie „zamknięte” lub przez zakręcenie w prawo pokrętła zaworu dennego,
- zamknąć króciec napowietrzający, lub właz DN 500 i zakręcić go śrubami,
- zamknąć zawór boczny,
- postawić pod koniec rury spustowej naczynie,
- odłączyć przewód napełniający od zaworu bocznego,
- otworzyć zawór boczny celem spłynięcia resztek produktu,

- podstawić pod koniec rury spustowej z drugiej strony wagonu naczynie,
- otworzyć zawór boczny celem spłynięcia resztek produktu,
- zamknąć oba zawory boczne oraz zakręcić na ich końcach zaślepki.

c. Czynności końcowe.

- zaplombować zawory boczne wagonu, włącz górny DN 500, króciec napowietrzający,
- odhamować wagon przez pokręcenie w lewo korbą hamulca ręcznego, wyjąć klin drewniany w celu zabrania wagonu z miejsca rozładunku.

7. Czynności kontrolne.

7.1. Czynności kontrolne przed nadaniem przesyłki polegają na sprawdzeniu:

- A. czytelności danych na tabliczce znamionowej zbiornika wagonu cysterny (pkt 6.8.2.5.1 RID), w tym między innymi:
 - a/ pojemności zbiornika w litrach lub m³,
 - b/ daty (miesiąc i rok) badania odbiorczego i ostatniego badania okresowego,
 - c/ stempla rzeczoznawcy przeprowadzającego badania;
- B. danych zawartych na obu stronach zbiornika wagonu cysterny lub na tablicy wagonowej (pkt 6.8.2.5.2 RID):
 - a/ nazwy właściciela (użytkownika),
 - b/ pojemności zbiornika w litrach,
 - c/ masy własnej wagonu,
 - d/ granicy obciążenia stosownie do właściwości wagonu i kategorii linii kolejowych, po których będzie on kursował,
 - e/ oficjalnej nazwy przewozowej towaru dopuszczonego do przewozu,
 - f/ daty następnego badania okresowego (miesiąc i rok),
 - g/ kodu cysterny zgodnie z 4.3.4.1.1 RID,
 - h/ kodów przepisów specjalnych TC, TE i TA, TT (6.8.4 RID);
- C. obecności właściwej pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej (dział 5.3 RID/ dział 5.3 Zał. 2 do SMGS).
- D. obecności nalepek ostrzegawczych właściwych dla załadowanego towaru (dział 5.2 i 5.3 RID/ dział 5.2 i 5.3 Zał. 2 do SMGS),
- E. zabezpieczenia zaworów nalewowo - spustowych zaślepkami, w pozycji jednoznacznie zamkniętej,
- F. plomb na zaworach nalewowo - spustowych (założenie plomb na zaworach próżnych, nie oczyszczonych cystern jest konieczne wyłącznie po przewozie materiałów szczególnie niebezpiecznych i promieniotwórczych, w komunikacji krajowej),
- G. stanu szczelności zbiornika i osprzętu (stwierdzonego na podstawie braku objawów wycieku, ulatniania lub wysypywania substancji), kompletności linek uziemiających,

8. Postępowanie przy przyjęciu do przewozu towarów niebezpiecznych.

8.1. Czynności poprzedzające zawarcie umowy przewozu.

1. Nadawca wagonów nie należących do kolei i wynajętych przekazuje dane w telefonogramie, informującym o planowanym nadaniu wagonów. Podaje nazwę towaru zgodną z RID oraz podaje numer identyfikacyjny materiału (numer UN).
2. Numer identyfikacyjny zagrożenia i numer identyfikacyjny towaru muszą być wpisane w rubryce „Uwagi” w następujących dokumentach:
 - wykazie zdawczym,
 - zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania.
3. Dla towarów wysokiego ryzyka w zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania w rubryce Uwagi należy wpisać litery TWR.
4. Pełna informacja o towarze niebezpiecznym zawarta jest w liście przewozowym.

8.2. Zasady wypełniania listu przewozowego.

- 1/ List przewozowy w komunikacji krajowej i międzynarodowej CIM powinien być wypełniony czytelnie i wyraźnie, zgodnie z postanowieniami działu 5.4 „Dokumentacja” RID.
- 2/ Dla wagonów ładownych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:
 - a/ numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,
 - b/ oficjalna nazwa przewozowa, zgodna z Tabelą A działu 3.2 RID,
 - c/ numer nalepki ostrzegawczej,
 - d/ grupę pakowania (jeżeli jest przyporządkowana w Tabeli A w kolumnie 4), którą mogą poprzedzać litery „GP” – skrót wyrazów „grupa pakowania”, (w komunikacji międzynarodowej: w języku niemieckim „VG”, w języku francuskim „GE”),
 - e/ nazwa i adres nadawcy,
 - f/ nazwa i adres odbiorcy,
 - g/ wyjaśnienie odpowiednio do postanowień umowy szczególnej,
 - h/ numer identyfikacyjny zagrożenia.

Dozwolona jest następująca kolejność zapisu w liście przewozowym:

a) ⇒ b) ⇒ c) ⇒ d) ⇒ h) lub h) ⇒ b) ⇒ c) ⇒ a) ⇒ d)

23, UN 1965 propan-butan, 2, GP II

W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.

- 3/ Dla wagonów próżnych nieczyszczonych w liście przewozowym powinny być podane następujące dane:
 - a/ nazwę próżnej jednostki transportowej (zgodnie z pkt. 5.4.1.1.6 RID),
 - b/ wyrazy „OSTATNI ŁADUNEK”,
 - c/ numer identyfikacyjny zagrożenia,
 - d/ numer identyfikacyjny towaru, poprzedzony literami UN,

- e/ oficjalną nazwę przewozową,
- f/ numer nalepki ostrzegawczej lub klasę towaru,
- g/ grupę pakowania, którą mogą poprzedzać litery „GP” skrótu wyrazów „grupa pakowania”.

Przykład: PRÓŻNY WAGON-CYSTERN, OSTATNI ŁADUNEK: 23, UN 1965 propan - butan, 2, GP II, PRZEPIS SPECJALNY 640 K

W odpowiednim polu listu przewozowego należy nakreślić znak „X”.

- 4/ W przypadku przewozu próżnych nieczyszczonych wagonów-cystern, przesyłanych do czyszczenia lub naprawy, w liście przewozowym należy zamieścić uwagę o treści: „Przewóz zgodny z 4.3.2.4.3 RID” lub „Przewóz zgodny z 7.5.8.1 RID”.
- 5/ List przewozowy w komunikacji SMGS powinien być wypełniony zgodnie z rozdziałem IV i VI Załącznika 2 do Umowy SMGS.
- 6/ Rubryki listów przewozowych przeznaczone dla zapisów o ładunku niebezpiecznym:

7/

List przewozowy w komunikacji:	Nazwa materiału rubr. Nr	Znak „X” rubr. nr
krajowej	13	13
CIM	31	32
SMGS	11	50

- 8/ W komunikacji międzynarodowej zapis w języku polskim należy uzupełnić:
 - a/ list CIM – o zapis w języku niemieckim lub francuskim,
 - b/ list SMGS – o zapis w języku rosyjskim.
- 9/ Czynności kontrolne przed nadaniem przesyłki polegają na sprawdzeniu poprawności wypełnienia listu przewozowego i kompletności dokumentów.

9. Postępowanie z próżnymi, nieczyszczonymi opakowaniami i taborem po towarach niebezpiecznych.

Próżny, nieczyszczony tabor po towarach niebezpiecznych przygotowuje się do przewozu w taki sam sposób, jak w stanie ładownym, tzn. tabor powinien być:

- 1/ tak samo zamknięty i szczelny,
- 2/ oznakowane nalepkami ostrzegawczymi tego samego wzoru, jak dla ostatnio przewożonego towaru,
- 3/ oznaczone tablicą identyfikacyjną koloru pomarańczowego z numerem zagrożenia i numerem UN ostatnio przewożonego towaru (tabor),
- 4/ oznaczone numerem UN ostatnio przewożonego towaru (opakowania).

10. Postępowanie w przypadku awarii:

10.1. W przypadku zaistnienia awarii z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny, pracownik, który zauważył objawy awarii, powinien niezwłocznie powiadomić o powyższym:

- osoby znajdujące się w strefie zagrożenia,
- jednostkę Państwowej Straży Pożarnej – ☎ 998, 112
- dyspozytora zarządcy infrastruktury – ☎ (42) 205 54 44
- kierownika rozlewni „AmeriGas Polska” – ☎ 519 099 038.

10.2 Zawiadomienie powinno zawierać informacje następującej treści:

- 1) miejsce awarii,
- 2) objawy awarii (wyciek, pożar) i rozmiar awarii (wyciek kropelkowy, strumieniowy, wybuch),
- 3) rodzaj wagonu,
- 4) oznakowanie wagonu (numery na pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej, nalepki ostrzegawcze, napisy).

10.3 W początkowej fazie awarii, we wszystkich działaniach należy uwzględniać bezpieczeństwo własne, dlatego:

ZACHOWAJ SPOKÓJ I NIE SPIESZ SIĘ!

WSTRZYMAJ SIĘ OD KONTAKTU Z ROZLEWISKIEM, SPALINAMI LUB DYMEM!

NIE WAHAJ SIĘ WZYWAĆ POMOCY.

CZEKANIE NA POMOC JEST CZĘSTO JEDYNĄ PRAWDŁOWĄ DROGĄ DZIAŁANIA !

10.4. Dowódca przybyłej na miejsce jednostki straży pożarnej obejmuje kierownictwo prowadzonej akcji ratowniczej.

10.5 W przypadku zaistnienia poważnego wypadku lub wydarzenia, uczestnik przewozu zobowiązany jest do sporządzenia raportu o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych zgodnie z rozdziałem 1.8.5 RID. Raport należy przesłać do Urzędu Transportu Kolejowego.

11	1	Identyfikacja substancji/preparatu	
		Nazwa handlowa	Propan-/butan
		Nazwa zwyczajowa	Mieszanina Skroplonych Węglowodorów Gazowych I.N.O.
		Wzór chemiczny	C ₃ - C ₄
		Zastosowanie	Jako paliwo do zasilania kuchenek gazowych w gospodarstwach domowych, jako paliwo w silnikach spalinowych (do napędu wózków widłowych), w turystyce i w gastronomii.
2.		Identyfikacja zagrożeń	

	Klasyfikacja substancji/preparatu		Według rozporządzenia 67/548/EWG - F+, R 12 NOTA K – preparat skrajnie łatwopalny; niebezpieczny. Według rozporządzenia WE nr 1272/2008 (CLP) H220 - Flam. Gas 1- Skrajnie łatwo palny. H280 – Press. Gas – zawiera gas pod ciśnieniem; ogrzewania grozi wybuchem.
	Zagrożenie dla środowiska		Nie jest klasyfikowany jako niebezpieczny dla środowiska. Propan-butan techniczny charakteryzuje się bardzo łatwym odparowaniem i dużą lotnością.
	Zagrożenie dla zdrowia człowieka		
		Kontakt ze skórą	Bezpośredni kontakt ze skroplonym gazem może powodować odmrożenia, które może wywołać miejscowe zaczerwienienie, obrzęk, swędzenie i wysuszenie.
		Kontakt z oczami	Dłuższe przebywanie w atmosferze skażonej oparami gazu może spowodować podrażnienie oczu. Skażone oczy skroplonym gazem natychmiast płukać, przy szeroko rozwartych powiekach, ciągłym strumieniem wody przez około 15 minut. Natychmiast zapewnić pomoc lekarską.
3.		Wdychanie	Mogą wystąpić uczucie zmęczenia, ból i zawroty głowy, zaburzenia orientacji, duszność, przyspieszenie oddechów, czynności serca, utratę przytomności, drgawki, zatrzymanie akcji serca.
	Pierwsza pomoc		
	Informacje ogólne		Przytomny Pierwsza pomoc przedlekarska Wyprowadzić poszkodowanego z miejsca narażenia. Zapewnić spokój w dowolnej pozycji. Chronić przed utratą ciepła. Podawać tlen do oddychania. Wezwać lekarza. Nieprzytomny Pierwsza pomoc przedlekarska Wynieść poszkodowanego z miejsca narażenia. Ułożyć w pozycji bocznej ustalonej, usunąć z jamy ustnej ruchome protezy i inne ciała obce. Jeżeli zatruty oddycha, podać tlen przez maskę. Jeżeli nie oddycha, zastosować sztuczny oddech metodą usta-usta albo za pomocą aparatu typu AMBU z podawaniem tlenu. Wezwać lekarza.
	Inhalacja		Wynieść poszkodowanego na świeże powietrze. Ułożyć w pozycji bocznej ustalonej, zapewnić spokój, chronić przed utratą ciepła. W przypadku, gdy poszkodowany nie oddycha, zastosować sztuczne oddychanie. Podawać tlen. W przypadku utrudnionego oddychania – natychmiast wezwać pomoc medyczną.

	Skóra	Występuje zaczerwienienie skóry oraz odmrożenia (zimne poparzenia) Zdjąć zanieczyszczoną odzież. Skażoną skórę płukać dokładnie letnią wodą. W przypadku wystąpienia zmian odmrożeniowych nałożyć jałowy opatrunek. Zapewnić pomoc lekarską.
	Oczy	Dłuższe przebywanie w atmosferze skażonej oparami gazu może spowodować podrażnienie oczu. Skażone oczy skroplonym gazem natychmiast płukać, przy szeroko rozwartych powiekach, ciągłym strumieniem wody przez około 15 minut. Natychmiast zapewnić pomoc lekarską.
	Wypożyczenie miejsca pracy	W miejscu pracy powinien być łatwy dostęp do wody bieżącej, wskazane jest umieszczenie kabiny natryskowej i myjki do oczu.
4.	Postępowanie w przypadku pożaru	
		Skrajnie łatwo palny gaz. Tworzy mieszaniny wybuchowe z powietrzem. Jest cięższy od powietrza i gromadzi się przy powierzchni ziemi oraz w dolnych partiach pomieszczeń. Niebezpiecznie reaguje z utleniaczami. Zbiorniki z gazem narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą eksplodować.
	Odpowiednie środki gaśnicze	dwutlenek węgla, rozproszony strumień wody
	Nieodpowiednie środki gaśnicze	Nie stosować zwartych strumieni wody. Gaśnic halonowych ze względu na zanieczyszczenie środowiska.
	Szczególne zagrożenie	Na terenie otwartym pozwolić wypalić się, kontrolując z bezpiecznej odległości i chłodząc zbiornik wodą; / Zbiorniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą eksplodować w wyniku wzrostu ciśnienia wewnątrz nich / w pomieszczeniu zamkniętym gasić gaśnicą proszkową lub śniegową (dwutlenek węgla), lub wprowadzać gazowy dwutlenek węgla. W przypadku pożaru obejmującego dużą ilość produktu, zarządzić ewakuację wszystkich osób poza obszar zagrożenia. Zbiorniki (butle) narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury chłodzić wodą z bezpiecznej odległości (Zbiorniki narażone na działanie ognia lub wysokiej temperatury mogą eksplodować w wyniku wzrostu ciśnienia wewnątrz nich); jeśli to możliwe, usunąć je z obszaru zagrożenia.
	Dodatkowe informacje	Woda skażona środkami gaśniczymi musi być usuwana jako odpad niebezpieczny. Zawiadomić otoczenie o pożarze. Usunąć z obszaru zagrożenia wszystkie osoby niebiorące udziału w likwidowaniu pożaru. Powiadomić Państwową Straż Pożarną, a w razie konieczności także Policję Państwową, najbliższe władze terenowe i najbliższą jednostkę Ratownictwa Chemicznego.
5.	Postępowanie w przypadku niezamierzonego uwolnienia się do środowiska	

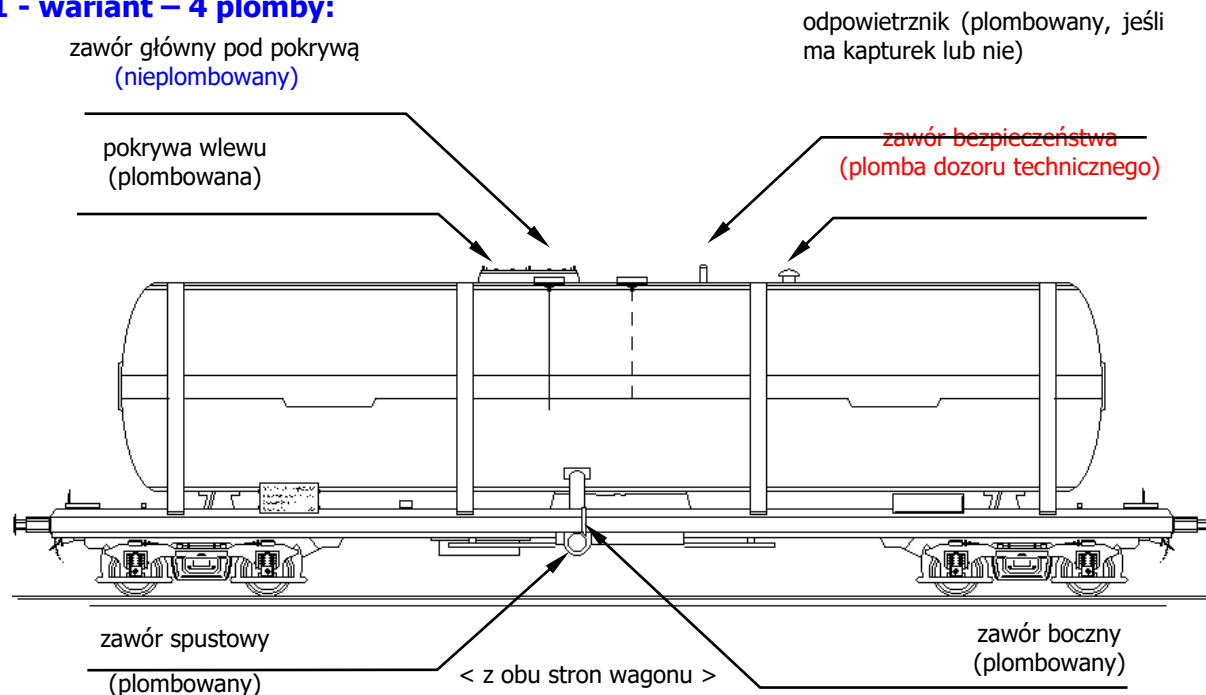
	Środki ochrony osobistej	Na miejscu zdarzenia może przebywać tylko odpowiednio przeszkolony personel wyposażony w środki ochrony indywidualnej (okulary ochronne, rękawice, obuwie ochronne, ubranie robocze antyelektrostatyczne lub ogniotrwałe). Zadbaj o odpowiednią wentylację, unikaj kontaktu gazu z ciałem.
	Środki ostrożności w dziedzinie ochrony środowiska	Nie dopuścić do przedostania się gazu do kanalizacji /zabezpieczyć wpusty/. W przypadku przedostania się gazu do kanalizacji lub uwolnienia do środowiska należy niezwłocznie powiadomić odpowiednie urzędy.
	Metody oczyszczania	O ile to możliwe zlikwidować wyciek /zamknąć wypływ gazu, uszczelnić/. Uwalniający się gaz rozcieńczać rozproszonymi prądami wody. Podczas usuwania wycieku stosować odpowiednie środki ochrony indywidualnej. Małe ilości gazu na terenie otwartym pozostawić do odparowania. Wezwać Straż Pożarną i Policję.
	Dodatkowe informacje	Nie jeść, nie pić, unikać wdychania gazu, przestrzegać zasad higieny osobistej, unikać kontaktu gazu z ciałem, pracować w dobrze wentylowanych pomieszczeniach, nie używać iskrzących narzędzi, stosować odpowiednie środki zapobiegające wyładowaniom elektrostatycznym, unikać działania na preparat otwartego ognia i wysokiej temperatury, nie palić tytoniu. Przestrzegać zasad BHP i stosować odpowiednie środki ochrony indywidualnej (jak podano w punkcie 8).. Pracodawca jest obowiązany zapewnić, aby stosowane środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze posiadały właściwości ochronne i użytkowe oraz zapewnić odpowiednie ich pranie, konserwację, naprawę i odkażanie.
6.	Informacje o transporcie	
	Klasyfikacja RID	UN 1963 Mieszanina Węglowodorów Gazowych Skroplona Klasa 2 Grupa opakowania III Nalepki ostrzegawcze:  lub   Tablica identyfikacyjna: 23 1965

		Jednostka transportowa: cysterny, kontenery cysterny
--	--	--

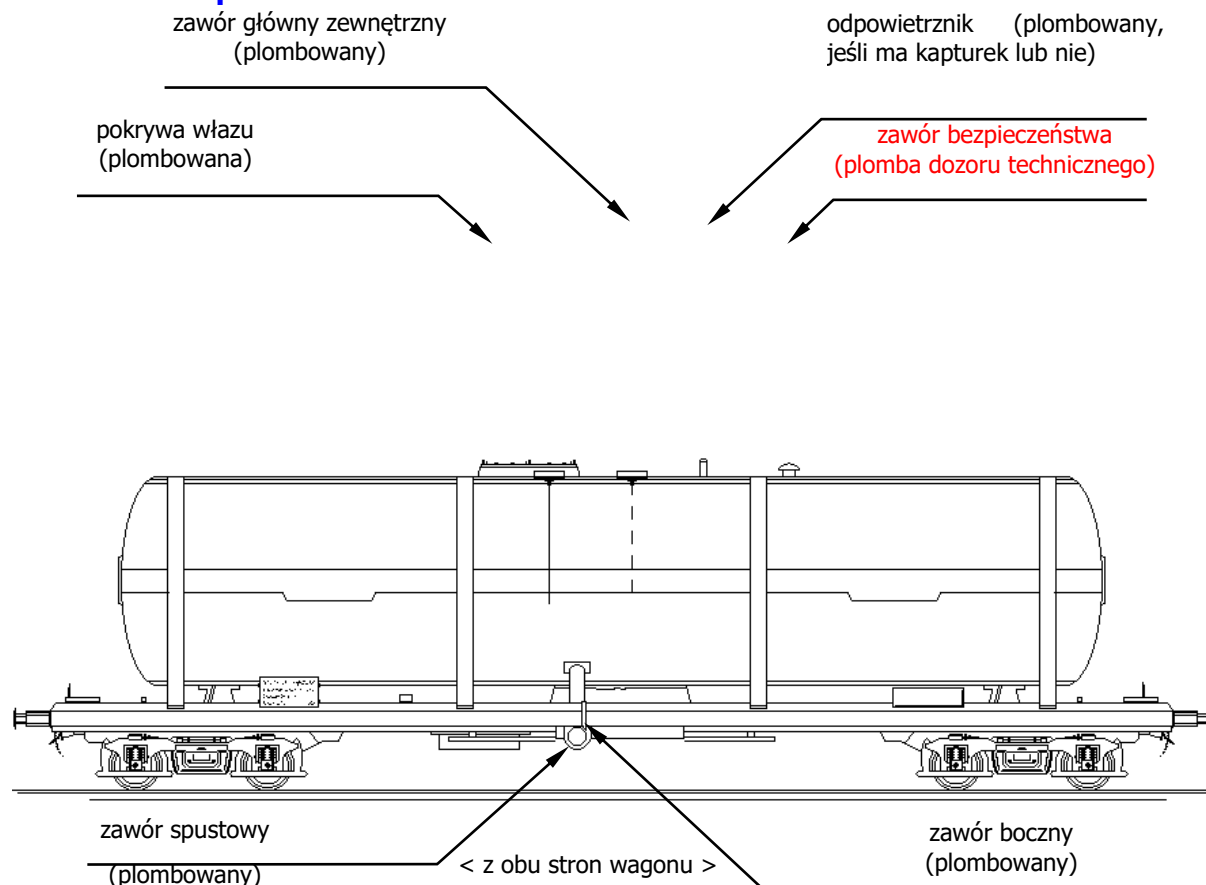
ROZMIESZCZENIE PŁOMB NA WAGONACH CYSTERNACH DO PRZEWÓZU PALIW PŁYNNYCH

R-430 (stary typ)

1 - wariant – 4 plomby:

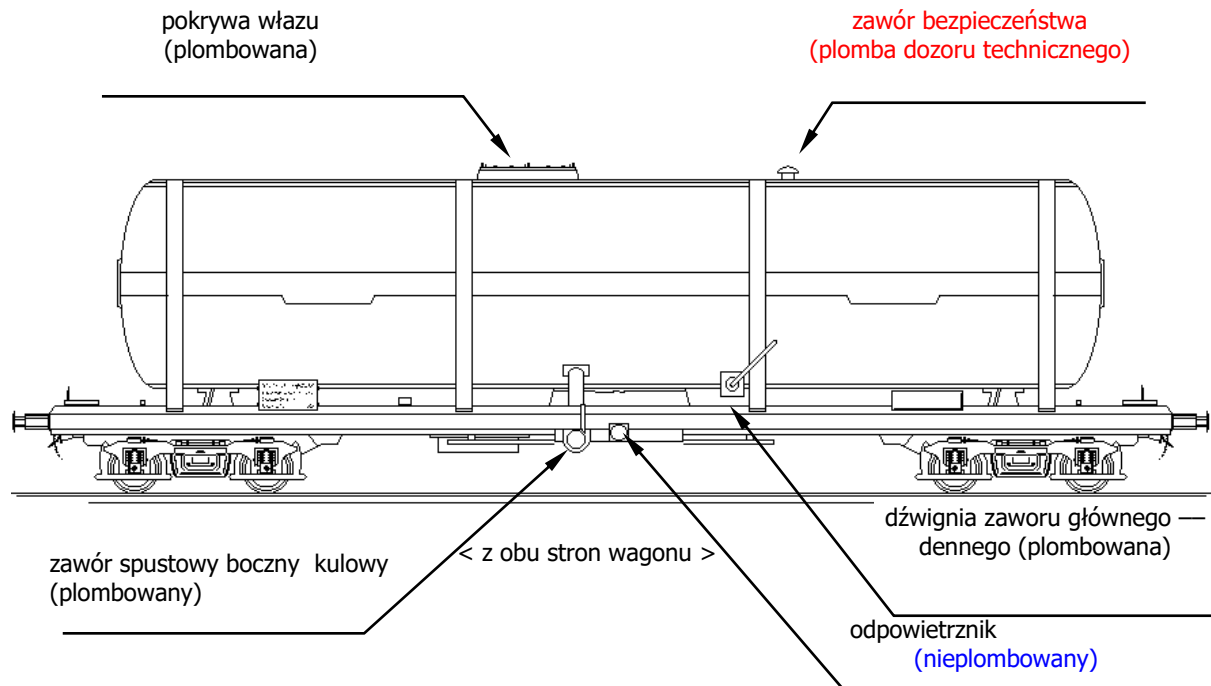


2 - wariant – 5 plomb:



Uwaga: W wagonach-cysternach starego typu zawór główny może być zewnętrzny, wtedy musi być plombowany lub wewnętrzny (pod pokrywą) nieplombowany, bo zawsze plombowana jest pokrywa wężu.

R-452 (nowy typ)



- Uwaga:**
1. W wagonach cysternach nowego typu rolę zaworu głównego spełnia plombowana dźwignia zaworu dennego.
 2. W wagonach cysternach nowego typu spust boczny oraz odpowietznik są nieplombowane, nakręcony jest tylko kołpak.

§ 61. Tryb powoływania doradcy ds. bezpieczeństwa.

1. Przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz kolejną towarów niebezpiecznych lub inny podmiot uczestniczący w przewozie lub wykonujący związane z tym przewozem czynności pakowania, załadunku, napełniania, rozładunku lub przeładunku są obowiązani do wyznaczenia doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. Doradca jest obowiązany posiadać uprawnienia nadane przez władzę właściwą.
2. Zadania i kompetencje doradcy określa:
 - 1) ustawa z dnia 19 sierpnia 2011r. o przewozie towarów niebezpiecznych,
 - 2) Regulamin RID.

ROZDZIAŁ IX

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

§ 62 Nadzór nad stanem technicznym.

1. Utrzymanie bocznic pod względem przydatności do eksploatacji należy do obowiązków pracowników użytkownika bocznic „AmeriGas Polska” na podstawie odrębnej umowy.
2. Do prac związanych z utrzymaniem bocznic wchodzi:
 - roboty konserwacji nawierzchni,
 - remont - naprawa bieżąca,
 - remont - naprawa główna,
 - remont – naprawa awaryjna,
 - modernizacja
3. Na prace konserwatorskie składają się następujące czynności:
 - dokręcanie śrub i wkrętów,
 - wymiana uszkodzonych złączek,
 - poprawianie szerokości toru,
 - podbijanie pojedynczych podkładów,
 - niszczenie i usuwanie roślinności i chwastów,
 - uzupełnianie podsypki,
- usuwanie śniegu i lodu,
4. Do naprawy bieżącej należy:
 - wymiana pojedynczych elementów nawierzchni,
 - regulacja położenia toru w płaszczyźnie i w pionie,
 - naprawa ostateczna pękniętej szyny,
 - regeneracja elementów stalowych nawierzchni,
 - nasuwanie szyn odpełzłych i regulacja luzów,
 - oczyszczanie i zagęszczanie podsypki,

- profilowanie ław torowiska.

5. Remont – naprawa główna obejmuje roboty:

- ciągłą wymianę szyn,
- ciągłą wymianę podkładów,
- ciągłe oczyszczanie podsypki z jej uzupełnieniem i zagęszczeniem,
- naprawę podtorza w ustalonym zakresie.

6. Remont - naprawa awaryjna polega na usuwaniu skutków klęsk żywiołowych, awarii nawierzchni lub katastrof kolejowych.

7. Modernizacje są wykonywane jako roboty mające na celu podniesienie sprawności techniczno – eksploatacyjnych bocznic i polegające na wymianie szyn, podkładów, podsypki, i rozjazdów.

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

Podczas wykonywania robót na bocznicach związanych z utrzymaniem torów i rozjazdów należy przestrzegać następujących postanowień:

- a) roboty mogą być wykonywane tylko przez upoważnionych i odpowiednio przygotowanych pracowników,
 - b) jeżeli roboty mają być wykonywane bez naruszenia ciągłości ruchu, zatrudnieni przy tych robotach pracownicy muszą być przepisowo zabezpieczeni w sposób określony przepisem wewnętrznym oraz nadzorowani przez specjalnego pracownika z odpowiednimi kwalifikacjami,
 - c) jeżeli roboty mają być wykonywane przy zamkniętym torze, odcinek toru lub tor objęty robotami powinien być osygnalizowany zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych tj. z obu stron miejsca robót powinna znajdować się tarcza zatrzymania "D1",
 - d) przed przystąpieniem do robót drogowych użytkownik bocznic powiadamia - EC4 mistrza zmiany bocznic dyżurnego ruchu celem poinformowania drużyn manewrowych o zakresie wykonywanych prac, przewidywanym terminie ich zakończenia oraz o wynikających z tego tytułu obostrzeniach (o ile dotyczy to granicy wjazdu lokomotyw przewoźnika.).
8. Drużyna manewrowa podczas wykonywania pracy manewrowej powinna zachować szczególną ostrożność w miejscu wykonywania robót lub w ich sąsiedztwie.
9. Jeżeli stan techniczny bocznic zagraża bezpieczeństwu ruchu to Zakład Linii Kolejowych w Łodzi może zarządzić wstrzymanie dokonywania obsługi bocznic, powiadamiając o tym na piśmie użytkownika bocznic.
10. Sprawy utrzymania torów bocznicowych i nadzór nad ich stanem technicznym regulują Przepisy wewnętrzne o zasadach eksploatacji, konserwacji, przeglądów infrastruktury kolejowej na bocznicach normalnotorowej.

ROZDZIAŁ X

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

§ 63 Wymagania kwalifikacyjne pracowników transportu kolejowego.

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

- kierownik magazynu
- Toromistrz lub dróżnik obchodowy,
- maszynisty lub prowadzący pojazdy szynowe - pracownik bocznic EC - 4,
- ustawiacza - pracownik bocznic EC - 4,

winni spełniać warunki określone w:

- rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 roku w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzące pojazdy kolejowe (Dz.U.2004, nr 212 poz.2152 z późniejszymi zmianami).

- rozporządzenie MI z dnia 30 grudnia 2014 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 poz. 46).

Do prac związanych z naprawą i remontami infrastruktury kolejowej użytkownik bocznic zatrudnia firmę zewnętrzną posiadającą uprawnienia do wykonywania takich prac.

2 ROZDZIAŁ XI

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

§ 64 Obowiązki pracowników transportu kolejowego.

1 Kierownik magazynu

Do czynności i obowiązków kierownika magazynu należy:

- sprawowanie ogólnego nadzoru nad pracą pracowników zatrudnionych w transporcie kolejowym oraz wnioskowanie obsad personalnych poszczególnych stanowisk ,
- znajomość niniejszego regulaminu pracy bocznicy, oraz obowiązujących przepisów wewnętrznych,
- sprawowanie ogólnego nadzoru nad właściwym funkcjonowaniem transportu kolejowego, właściwym przestrzeganiem przepisów BHP i p.poż,
- wyciąga konsekwencje w stosunku do podległych mu pracowników w razie stwierdzenia zaniedbań i uchybień,
- przestrzega, aby pracownicy bocznicy posiadali wymagane kwalifikacje i egzaminy, stosownie do zajmowanych stanowisk oraz aby uczęszczali na szkolenia i egzaminy, a także poddawali się okresowym badaniom lekarskim,
- współpracuje ze stacją Radomsko w zakresie obsługi bocznicy oraz informuje stację o wszelkich przeszkodach w przyjmowaniu i zdawaniu wagonów, a szczególnie w zimie,
- zgłasza Dyrektorowi bocznicy do zatwierdzenia wnioski odnośnie naprawy lub remontu torów na bocznicy,
- ponosi odpowiedzialność za przygotowanie bocznicy do pracy w warunkach zimowych oraz kieruje akcją odśnieżną na terenie bocznicy,
- niezwłocznie zawiadamia przewoźnika, dyżurnego ruchu bocznicy EC-4 oraz Policję o zaistniałym wypadku kolejowym z taboru na terenie bocznicy. Zorganizowanie odpowiedniej pomocy poszkodowanym w wypadkach ludziom oraz zabezpieczenie miejsca wypadku do czasu przybycia komisji wypadkowej i Policji,
- utrzymuje w stanie aktualnym niniejszy regulamin,

2.Toromistrz (dróżnik obchodowy):

- dokonuje obchodu torów i oględzin rozjazdów zgodnie i instrukcją utrzymania infrastruktury kolejowej,
- wykonuje konserwacje i przeglądy bieżące,
- smaruje części trące, dokręca śruby i wkręty, czyści żłobki przejazdów,
- utrzymuje na bieżąco tory i rozjazdy, nadzorując prace wykonywane przez podległych pracowników.

3 Maszynista lub prowadzący pojazdy szynowe:

- .a przed przystąpieniem do pracy winien sprawdzić stan techniczny lokomotywy zgodnie z Instrukcją wewnętrzną
- .b dokonuje czynności bieżącej konserwacji,
- .c przed przystąpieniem do pracy zostaje zapoznany przez ustawiacza z planem pracy manewrowej,
- .d wykonuje swoje obowiązki zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu i Instrukcji wewnętrznej,

4. Ustawiacz:

- a. zapoznaje się z sytuacją zajętości torów po poprzedniej zmianie,
- b. przyjmuje polecenia wykonania pracy od kierownika bocznicy, lub uzgadnia kolejność wykonania prac z wyznaczonymi osobami współużytkownikami

- c. przygotowuje się do prowadzenia prac manewrowych poprzez założenie ubrania roboczego, kamizelki ostrzegawczej, rękawic, kasku ochronnego, pobrania przyborów sygnałowych,
- d. zleca przygotowanie dróg przebiegu manewrowemu,
- e. sprawdza wykonanie przygotowania drogi poprzez wzrokową ocenę położenia zwrotnic leżących w drodze przebiegu,
- f. poleca wykonanie czynności manewrowych manewrowemu, lub wykonuje je sam informując o tym manewrowego,
- g. poleca zabezpieczyć wagony przed zbiegnięciem,

ROZDZIAŁ XII

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

§ 65 Postępowanie w razie wypadku.

1.1. Każdy wypadek kolejowy zaistniały podczas wykonywania pracy manewrowej z ludźmi i taborem na torach bocznic **AmeriGas Polska** powinien być natychmiast zgłoszony kierownictwu bocznicy. Do czasu przybycia pogotowia ratunkowego, za wyjątkiem pomocy udzielanej rannemu, należy wstrzymać wszelkie ruchy taboru kolejowego mogących spowodować zatarcie śladów.

1.2. Przedstawiciel bocznicy **AmeriGas Polska** otrzymaniu zawiadomienia o wypadku, powinien udać się na miejsce zdarzenia. Odpowiedzialność za kierowanie akcją ratunkową, zabezpieczenie śladów i osłonę miejsca wypadku ponosi przedstawiciel bocznicy **AmeriGas Polska**.

1.3. Każdy pracownik obowiązany jest osobiście i niezwłocznie zgłosić przełożonemu wypadek, używając wszelkich dostępnych środków.

1.4. Użytkownik bocznicy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o nim:

- 1) członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznicy kolejowej;
- 2) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia.

1.5. Użytkownik bocznicy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia:

- 1) natychmiast zamknąć tory, na których powstała przeszkoda dla ruchu;
- 2) zatrzymać zbliżający się po sąsiednim torze, skład manewrowy lub pojazd trakcyjny w przypadku zagrożenia spowodowanego zaistniałym zdarzeniem, włącznie z ewentualnym nadaniem sygnału „Alarm”;

3) niezwłocznie zawiadomić centrum powiadamiania ratunkowego, podając w miarę możliwości informacje o:

- a) rodzaju zdarzenia i przybliżonej liczbie poszkodowanych,
- b) uwięzieniu ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
- c) pożarze lub wybuchu bądź zagrożeniu nimi,
- d) zawaleniu się lub zalaniu wodą obiektu budowlanego,
- e) wykolejeniu wagonu z towarem niebezpiecznym lub niekontrolowanym uwolnieniu się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania – zawiadamiając, należy również podać informacje pozwalające na zidentyfikowanie towaru niebezpiecznego;
- f) zgłosić zdarzenie innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu;

1.6. Kierownictwo bocznicy jest obowiązany sporządzić pisemne „Zawiadomienie o wypadku” które otrzymuje:

- ✓ Przewodniczący PKBWK;
- ✓ Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
- ✓ prokuratura rejonowa;
- ✓ komenda Policji;
- ✓ właściwa miejscowo jednostka Żandarmerii Wojskowej.

Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne;

1.7. Użyte powyżej określenia oznaczają:

- **zdarzenie** – poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych,
- **wypadek** - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,

- d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - **poważny wypadek** - wypadek spowodowany kolizją, wykołaceniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma rannymi lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej - 2 miliony euro;
 - **incydent** - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo
- 1.8. Komisja kolejowa prowadzi postępowanie w sprawach zdarzeń powstałych podczas wykonywania prac manewrowych oraz poważnych wypadków lub wypadków polegających na najechaniu pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory albo wskakiwania lub wyskakiwania ze składu manewrowego. W pozostałych przypadkach komisja zakładowa.
- 1.9. Przewodniczący komisji kolejowej jest pisemnie powoływany spośród członków komisji, o których mowa przez kierownika jednostki organizacyjnej użytkownika bocznic kolejowej, biorącej udział w transporcie kolejowym, właściwej dla miejsca wypadku lub incydentu.
- Skład komisji kolejowej określają kierownicy jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca i rodzaju zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.
- 1.10 Przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii członków komisji, może włączyć do jej składu osobę z wykazu lub spoza wykazu, jeżeli udział tej osoby w pracach komisji kolejowej może przyczynić się do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.
- Pojazd kolejowy biorący udział w wypadku może być włączony do pociągu dopiero po sprawdzeniu przez pracownika przewoźnika z uprawnieniami.
- 1.11. Dokumentacja dotycząca zaistniałych zdarzeń kolejowych jest następująca:
- **zawiadomienie o zdarzeniu** przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia,
 - **protokół ustaleń końcowych** powinien być przekazany w terminie 7 dni od dnia jego podpisania,

- **protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu** jako informacji uzupełniającej do protokołu ustaleń końcowych; protokoły miejsca oględzin miejsca wypadku lub incydentu należy przekazywać łącznie z protokołem ustaleń końcowych.
- 1.12. Przekazywanie dokumentacji powinno odbywać się według następujących zasad:
- zawiadomienie oraz protokoły ustaleń końcowych oraz protokoły oględzin miejsca wypadku lub incydentu, a także ich ewentualne korekty należy kierować wyłącznie w formie skanu dokumentu za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail zdarzenia@utk.gov.pl;
 - w treści wiadomości e-mail należy podać dodatkowe informacje na temat osób prowadzących pojazdy kolejowe uczestniczące w zdarzeniu, w razie wystąpienia związku przyczynowego tych osób z badanym wypadkiem lub incydentem;
 - wiadomości e-mail powinny zawierać ujednoliconą formę tematu wiadomości wg wzoru: RODZAJ DOKUMENTU-RRRR MM DD-KATEGORIA ZDARZENIA – NR LINII / BOCZNICA – WOJEWÓDZTWO, np.ZAWIADOMIENIE-2017.03.01-B34-**BOCZNICA**-ŁÓDZKIE.
- 1.13. Znaczenie poszczególnych pojęć jest następujące:
- RODZAJ DOKUMENTU należy podać nazwę przekazywanej informacji np. ZAWIADOMIENIE, KOREKTA ZAWIADOMIENIA, PUK, KOREKTA PUK;
 - RRRR.MM.DD należy podać datę zdarzenia kolejowego;
 - KATEGORIA ZDARZENIA należy podać wstępnie ustaloną kategorię zdarzenia, w przypadku braku wstępnie określonej kategorii zdarzenia należy podać symbol „??”;
 - NR LINII/ BOCZNICA należy podać nr linii, na której doszło do zdarzenia, w przypadku bocznicy należy wpisać słowo „BOCZNICA”;
 - WOJEWÓDZTWO należy podać nazwę województwa, na którego terenie doszło do wypadku.
- 1.14. Do przekazywania powiadomień o zdarzeniach na dedykowany nr telefonu wysyłając wiadomość SMS poprzez przekazywanie krótkich wiadomości z informacją o zaistnieniu zdarzenia tj. czas, miejsce oraz zwięzły opis zdarzenia. Powiadomienie o zdarzeniu na terenie województwa łódzkiego należy wysłać w sposób niezwłoczny na nr telefonu 572 591 121.

ROZDZIAŁ XIII

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

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

Wykaz telefonów do jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury:

Dyspozytura PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Łodzi - 42 205 54 44

Dyżurny ruchu nastawni dysponującej Łódź Widzew - 42 205 66 06

ROZDZIAŁ XIV

Postanowienia końcowe.

§ 67 Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin sporządzono w siedmiu jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

„AmeriGas Polska” Sp. z o.o.	dwa egzemplarze (nr 1 i 2),
PKP PLK S.A.	dwa egzemplarze (nr 3 i 4),
przewoźnik.	jeden egzemplarz (nr 5),

§ 68 Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu.

Regulamin zawiera 54 stron i 1 załącznik.

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

Wszelkie zmiany i poprawki do niniejszego regulaminu wymagają pisemnych uzgodnień z PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Łodzi i przekazane zainteresowanym pracownikom wg rozdzielnika określonego w paragrafie 67.

§ 69 Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania.

Pracownicy:

- użytkownika bocznic „AmeriGas Polska” ,
- przewoźnika (bocznic Veolia Energia Łódź),

muszą być przeszkoleni ze znajomości postanowień niniejszego regulaminu.

Załączniki do regulaminu.

- ✓ plan schematyczny bocznic kolejowej z naniesionymi wymaganymi danymi,

§ 70

Wykaz zmian i uzupełnień wniesionych do regulaminu.

[illegible]

§ 71

Wykaz pracowników, którzy przyjęli do wiadomości postanowienia regulaminu

[illegible]

REGULAMIN

Pracy Bocznicy Kolejowej

„AmeriGas Polska” Sp. z o.o.

Rozlewnia Gazu Płynnego

93-231 Łódź

ul. Dostawcza 3

UZGADNIA:

Pod względem techniczno – ruchowym.

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ZATWIERDZA:

AmeriGas Polska Sp. z o.o.:

.....

1. Regulamin zawiera 55 stron i 1 załącznik.
2. Regulamin opracowano w 7 egzemplarzach.

REGULAMIN

Pracy Bocznicy Kolejowej

„AmeriGas Polska” Sp. z o.o.

Rozlewnia Gazu Płynnego

93-231 Łódź

ul. Dostawcza 3

UZGADNIA:

Pod względem techniczno – ruchowym.

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ZATWIERDZA:

AmeriGas Polska Sp. z o.o.:

.....

1. Regulamin zawiera 55 stron i 1 da.
2. Regulamin opracowano w 7 egzemplarzach.

REGULAMIN

Pracy Bocznicy Kolejowej

„AmeriGas Polska” Sp. z o.o.

Rozlewnia Gazu Płynnego

93-231 Łódź

ul. Dostawcza 3

UZGADNIA:

Pod względem techniczno – ruchowym.

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ZATWIERDZA:

AmeriGas Polska Sp. z o.o.:

.....

1. Regulamin zawiera 55 stron i 1 załącznik.
2. Regulamin opracowano w 7 egzemplarzach.

REGULAMIN

Pracy Bocznicy Kolejowej

„AmeriGas Polska” Sp. z o.o.

Rozlewnia Gazu Płynnego

93-231 Łódź

ul. Dostawcza 3

UZGADNIA:

Pod względem techniczno – ruchowym.

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ZATWIERDZA:

AmeriGas Polska Sp. z o.o.:

.....

1. Regulamin zawiera 55 stron i 1 załącznik.
2. Regulamin opracowano w 7 egzemplarzach.

REGULAMIN

Pracy Bocznicy Kolejowej

„AmeriGas Polska” Sp. z o.o.

Rozlewnia Gazu Płynnego

93-231 Łódź

ul. Dostawcza 3

UZGADNIA:

Pod względem techniczno – ruchowym.

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ZATWIERDZA:

AmeriGas Polska Sp. z o.o.:

.....

1. Regulamin zawiera 55 stron i 1 załącznik.
2. Regulamin opracowano w 7 egzemplarzach.

REGULAMIN

Pracy Bocznicy Kolejowej

„AmeriGas Polska” Sp. z o.o.

Rozlewnia Gazu Płynnego

93-231 Łódź

ul. Dostawcza 3

UZGADNIA:

Pod względem techniczno – ruchowym.

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ZATWIERDZA:

AmeriGas Polska Sp. z o.o.:

.....

1. Regulamin zawiera 55 stron i 1 załącznik.
2. Regulamin opracowano w 7 egzemplarzach.