


# Regulamin pracy bocznicy kolejowej „Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2” zlokalizowanej w Wągrowcu przy ul. Leśnej nr 1D

**Użytkownik**  
**Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.**  
**61-897 Poznań, ul. Składowa 5**

**Uzgodniono w zakresie techniczno-ruchowym  
z zarządcą infrastruktury kolejowej, z którym  
bocznica jest połączona:**




**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**  
**ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH**  
**W POZNANIU**  
61-875 Poznań, al. Niepodległości 8

ZASTĘPCA DYREKTORA

**Poznań, dnia**

*30.12.2021*  
.....



Remigiusz Olejnik

**Regulamin zatwierdzam do użytku wewnętrznego:**

CZŁONEK ZARZĄDU  
(3)  
  
Mikołaj Grzyb

PREZES ZARZĄDU  
  
Marek Nitkowski

**Poznań, dnia**

*31.12.2021 r.*  
.....

Regulamin obowiązuje od *31.12.2021 r.*

Nr egz. *3*.....

**Poznań, 2021**

## **SPIS TREŚCI**

Rozdział I Postanowienia ogólne .....	5
§1. Bocznica kolejowa.....	5
1. Nazwa i lokalizacja.....	5
2. Punkt odgałęzienia.....	5
3. Tory dojazdowe .....	5
4. Przeznaczenie bocznicy kolejowej .....	5
5. Status bocznicy kolejowej .....	6
§2. Użytkownik bocznicy kolejowej .....	6
1. Nazwa i siedziba .....	6
2. Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową.....	6
§3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu.....	6
§4. Zakres obowiązywania regulaminu .....	6
§5. Przepisy wewnętrzne .....	7
1. Przepisy własne.....	7
2. Przepisy innego zarządcy infrastruktury kolejowej.....	7
3. Przepisy przewoźnika kolejowego.....	7
4. Wykaz podmiotów mających obowiązek zapoznania się z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi na bocznicy .....	7
Rozdział II Opis bocznicy kolejowej.....	8
§6. Tory .....	8
§7. Rozjazdy, skrzyżowania torów.....	11
§8. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe.....	14
§9. Kolejowe obiekty inżynierskie.....	14
§10. Sieć trakcyjna .....	14
§11. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia .....	14
§12. Wagi wagonowe .....	15
§13. Inne urządzenia.....	15
§14. Bramy kolejowe.....	16
§15. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym .....	16
§16. Posterunki techniczne .....	14
§17. Sygnalizatory, wskaźniki i tablice .....	16
§18. Oświetlenie bocznicy kolejowej .....	17

Rozdział III Prowadzenie ruchu kolejowego.....	17
§19. Okręgi nastawcze.....	17
§20. Rejony manewrowe bocznicy kolejowej.....	17
§21. Środki łączności.....	17
§22. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną.....	18
§23. Układanie drogi przebiegu.....	22
§24. Pozwolenie na jazdę .....	23
Rozdział IV Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.....	24
§25. Ograniczenia dotyczące taboru .....	24
§26. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicy kolejowej.....	24
§27. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia .....	25
§28. Ruch lokomotyw spoza bocznicy po torach bocznicy.....	25
§29. Możliwość wykonywania manewrów taborem bocznicy po infrastrukturze stycznej	26
Rozdział V Zasady prowadzenia pracy manewrowej.....	26
§30. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów.....	26
§31. Tabor kolejowy dedykowany do obsługi bocznicy kolejowej .....	26
§32. Urządzenia i środki trakcyjne .....	27
§33. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie.....	27
§34. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie.....	27
§35. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej.....	28
§36. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych lub urządzenia manewrowego w składzie manewrowym.....	28
§37. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw.....	28
Rozdział VI Organizacja pracy manewrowej.....	29
§38. Podstawianie i zabieranie pojazdów z bocznicy kolejowej.....	29
§39. Wążenie wagonów.....	29
§40. Planowanie pracy manewrowej .....	29
§41. Powiadamianie pracowników .....	30
Rozdział VII Obsługa punktów zdawczo-odbiorczych i ładunkowych .....	30
§42. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych .....	30
§43. Urządzenia ładunkowe .....	31
§44. Czynności ładunkowe.....	31
§45. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych.....	31

Rozdział VIII Towary niebezpieczne .....	31
Rozdział IX Nadzór nad stanem technicznym i utrzymanie .....	31
§46. Infrastruktura kolejowa.....	31
§47. Tabor kolejowy .....	33
§48. Urządzenia nie stanowiące infrastruktury kolejowej.....	33
Rozdział X Stanowiska związane z transportem kolejowym i określone dla nich wymagania kwalifikacyjne .....	34
§49. Kwalifikacje pracowników wykonujących czynności na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu.....	34
§50. Obowiązki pracowników wykonujących czynności na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu.....	34
Rozdział XI Bezpieczeństwo.....	35
§51. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego .....	35
§52. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	36
§53. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury .....	37
§54. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu.....	37
§55. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo .....	39
Rozdział XII Współpraca z innymi podmiotami.....	40
§56. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy .....	40
§57. Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej .....	40
§58. Wykaz adresów i numerów telefonów .....	40
Rozdział XIII Postanowienia końcowe .....	40
§59. Rozdzielnik regulaminu.....	40
§60. Sposób udostępniania regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej.....	41
§61. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu .....	41
§62. Osoba odpowiedzialna za aktualność regulaminu.....	41
Rozdział XIV Skorowidz zmian i uzupełnień regulaminu.....	42
Rozdział XV Załączniki do regulaminu .....	43
Załącznik 1. Plan schematyczny boczniczy kolejowej .....	43
Załącznik 2. Wykaz numerów kontaktowych i adresów do jednostek organizacyjnych i instytucji związanych z eksploatacją Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu.....	44

## Rozdział I

### Postanowienia ogólne

#### §1.

#### Bocznica kolejowa

**1. Nazwa i lokalizacja**

„Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu”  
zlokalizowany w Wągrowcu przy ul. Leśna nr 1D

**2. Punkt odgałęzienia**

Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, odgałęzia się od toru nr 201 zarządcy Infrastruktury rozjazdem nr 201 usytuowanym w km. 79,242 (*linii nr 236 Wągrowiec – Rogoźno Wlkp.*)

**3. Tory dojazdowe**

Dojazd do Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, odbywa się po torze dojazdowym nr 201 o dł. 770 m zarządcy Infrastruktury, odgałęziającego się od toru nr 4 rozjazdem nr 41 i 42 stacji Wągrowiec.

**4. Przeznaczenie boczniczy kolejowej:**

1) Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu wykonywane są czynności związane z utrzymaniem pojazdów trakcyjnych w zakresie:

- a) przeglądów poziomu P1, P2,
- b) przeglądów sezonowych,
- c) napraw bieżących,
- d) tankowania,
- e) utrzymania czystości,
- f) wodowania i odfekalniania.

2) Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu wykonywane są manewry związane z:

- a) zestawianiem składów pociągów,
- b) przestawianiem pojazdów kolejowych z torów stacyjnych po zakończeniu jazdy pociągu i podstawianiem pojazdów kolejowych w perony stacji przed rozpoczęciem jazdy pociągu pasażerskiego,
- c) podstawianiem pojazdów kolejowych na punkty utrzymania w celu wykonania czynności technicznego utrzymania taboru, w tym wykonania przeglądów kontrolnych i okresowych, napraw, a także uzupełniania materiałów eksploatacyjnych oraz zabieraniem pojazdów kolejowych po zakończeniu tych czynności,
- d) podstawianiem pojazdów kolejowych na punkty obrządzania w celu przeprowadzenia mycia i czyszczenia taboru oraz opróżniania zbiorników nieczystości płynnych w pojazdach kolejowych, uzupełniania wody, jak również wyposażania w środki higieny osobistej przedziałów WC pojazdów kolejowych,
- e) wyłączeniem z pociągu pojazdów z usterkami zagrażającymi bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
- f) dostawami części zamiennych, podzespołów pojazdów, materiałów eksploatacyjnych jako przesyłki wagonowe, których przewóz innymi środkami transportu jest nieuzasadniony lub niemożliwy.

- 3) Pracę związaną z ruchem kolejowym na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, należy wykonywać ściśle według postanowień niniejszego Regulaminu oraz zgodnie z przepisami wewnętrznymi Kolei Wielkopolskich określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, oraz zasadami i wymaganiami organizacyjnymi związanymi z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych oraz przepisami BHP.
5. **Status bocznicy kolejowej**  
Bocznica prywatna.

## **§2.**

### **Użytkownik bocznicy kolejowej**

1. **Nazwa i siedziba**  
Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.  
61-897 Poznań, ul. Składowa 5
2. **Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową**  
Spółka Koleje Wielkopolskie z siedzibą w Poznaniu, dysponuje nieruchomością i zabudowaną na niej infrastrukturą zlokalizowaną w obrębie bocznicy w Wągrowcu na mocy aktów notarialnych:
  - repertorium A numer 2215/2015 z dnia 12.03.2015r
  - repertorium A numer 640/2018 z dnia 23.01.2018r
  - repertorium A numer 11.959/2018 z dnia 22.11.2018r
  - repertorium A numer 11.915/2018 z dnia 21.11.2018r
  - repertorium A numer 5943/2018 z dnia 17.05.2018r
  - repertorium A numer 1182/2020 z dnia 06.02.2020r

## **§3.**

### **Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu**

1. Podstawą prawną opracowania regulaminu jest Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji par. 6 ust. 3.
2. Podstawowym celem opracowania regulaminu jest określenie technicznych i organizacyjnych warunków realizacji zadań zarządcy infrastruktury kolejowej oraz wykonywania przewozów kolejowych.

## **§4.**

### **Zakres obowiązywania Regulaminu**

1. Regulamin obejmuje w swoim zakresie sprawy techniczno – ruchowe, ogólno-eksploatacyjne, bezpieczeństwa ruchu kolejowego na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, utrzymania i konserwacji torów oraz urządzeń, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz inne wynikające z warunków miejscowych.
2. Regulamin obowiązuje pracowników bocznicy oraz innych pracowników Spółki Koleje Wielkopolskie, którzy z racji swoich obowiązków wykonują czynności związane z nadzorem i utrzymaniem pojazdów kolejowych będących w dyspozycji

Spółki lub infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, a także pracowników innych podmiotów gospodarczych, którzy wykonują usługi na rzecz Spółki Koleje Wielkopolskie.

## **§5.**

### **Przepisy wewnętrzne**

**1. Przepisy własne:**

- a) KW-9 Instrukcja organizacji pracy manewrowej
- b) KWt-1 Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania pojazdów kolejowych
- c) KWb-3 Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach zarządzanych przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.

**2. Przepisy innego zarządcy infrastruktury kolejowej.**

Podczas wjazdu i wyjazdu pojazdów kolejowych na i z Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 zlokalizowanego w Wągrowcu obowiązują przepisy zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.

- a. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1
- b. Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5
- c. Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść I r-7
- d. Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8
- e. Instrukcja o technice wykonywania manewrów Ir-9
- f. Instrukcja o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17
- g. Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych Ir-19

**3. Przepisy przewoźnika kolejowego.**

Przewoźnikiem obsługującym bocznicę „Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu” jest wyłącznie Spółka Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, przy ul. Składowej 5, która jest jedynym użytkownikiem bocznic. Przepisy przewoźnika kolejowego KW są określone w §5, ust. 1 pkt. a i b.

**4. Wykaz podmiotów mających obowiązek zapoznania się z przepisami wewnętrznymi obowiązującymi na bocznicach.**

- a. Z postanowieniami niniejszego Regulaminu zobowiązani są dowodnie zapoznani wszyscy pracownicy zatrudnieni przy pracy manewrowej, pracownicy wykonujący prace utrzymaniowe – naprawcze na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu oraz pracownicy podmiotów zewnętrznych wykonujących na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu prace na rzecz Spółki, np. remonty, modernizacje, diagnostykę infrastruktury, itp.
- b. Zapoznania z niniejszym Regulaminem dokonują kierownicy komórek organizacyjnych Spółki pracowników wykonujących czynności na terenie bocznic.
- c. Kierownicy komórek organizacyjnych podmiotów zewnętrznych wykonujących prace na rzecz Spółki przed rozpoczęciem zleconych prac powinni zapoznać z niniejszym Regulaminem wszystkich pracowników, którzy będą wykonywać te prace, a potwierdzenie zapoznania przekazać Naczelnikowi Sekcji WSE 2 lub wyznaczonemu przez niego pracownikowi.

## **Rozdział II**

### **Opis bocznicy kolejowej**

#### **§6.**

#### **Tory**

Wykaz czynnych torów na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu zawarto w tabeli nr 1:



**Tabela 1. Wykaz czynnych torów na terenie Punktu Utrzymania Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu**

Nr toru**	początek	koniec	Przeznaczenie toru	Długość toru		Typ szyn	Rodzaj podkładów	Pojemność [osie obliczeniowe]*
				ogólna	Użyteczna			
202	Rz 203	Rz 204	punkt tankowania	224	143	S49	Drewniane	28
203	Rz 201	Rz 205	Dojazdowy kanał rewizyjny	325	108	S49	Drewniane, strunobetonowe	21
204	Rz 202	Rz 205	Dojazdowy kanał rewizyjny	291	108	S49	Drewniane, strunobetonowe	21
205	Rz 205	KO	wyciągowy do hali postojowej	94	-	S49	Drewniane, strunobetonowe	-
206	Rz 206	KO	odstawczy w hali postojowej	201	93	S49	Drewniane, strunobetonowe	18
207	Rz 208	KO	odstawczy w hali postojowej	137	93	S49	Drewniane, strunobetonowe	18
208	Rz 207	KO	odstawczy w hali postojowej	168	93	S49	Drewniane, strunobetonowe	18
209	Rz 209	KO	odstawczy w hali postojowej	137	93	S49	Drewniane, strunobetonowe	18

KO – koziół oporowy

\* na Punkcie Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu obsługiwane są pojazdy spalinowe serii SA105 (17m) SA108 (35m), SA132 (42m), SA134 (42m), SA139 (44m), 36WEhd (59m)

\* przyjmuje się długość osi obliczeniowej 5 m.

1. Opis eksploatowanych torów zlokalizowanych w hali przeglądów Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu zestawiono w tabeli nr 2:

Tabela 2: Przeznaczenie torów w hali przeglądów

Nr toru*	Przeznaczenie toru / urządzenia zlokalizowane przy/w torze	Długość toru/ Długość kanału [m]	Uwagi (np. zamknięcie toru na części jego długości i sposób zabezpieczenia)
203	Myjnia, oświetlenie kanału	108 / 47	-----
204	rewizyjny, pomiarowy, oświetlenie kanału i międzytorza, przyłącza elektryczne w kanale	108 / 95	-----

1. Całkowita długość eksploatowanych torów na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu wynosi 1577 m, w tym długość torów w hali przeglądów wynosi 216 m.
2. Długość użyteczna eksploatowanych torów na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu wynosi 731 m, w tym długość torów w hali przeglądów wynosi 216 m
3. Dopuszczalny nacisk na oś na torach Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu wynosi 20 t/oś.
4. Całkowita pojemność Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, z uwzględnieniem torów dojazdowych do hali przeglądów, torów w hali przeglądów oraz torów w hali postojowej wynosi: 142 osi obliczeniowych.

**§7.****Rozjazdy, wykolejnice, skrzyżowania torów**

1. Wykaz czynnych rozjazdów i wykolejnic na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 zawarto w tabeli nr 3:

Tabela 3. Wykaz czynnych rozjazdów i wyklejnic na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu

Nr rozjazdu	Rodzaj rozjazdu	Skos rozjazdu	Promień rozjazdu [m]	Typ szyny	Rodzaj podrozdajdnic	Położenie zasadnicze	Sposób przedstawiania	Oświetlenie latarni zwrotnicowej [tak/nie]	Kto ma obowiązek		Uwagi
									Oględzin zewnętrznych	Utrzymania i porządku i czystości	
201	Rz L	1:9	190	S49	drewniane	w kierunku Rz 202	ręczny	nie	kierownik manewrów	Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru	Zamek trzpieniowy uzależniony od Wk-1
202	Rz L	1:7,5	190	S49	drewniane	w kierunku Rz 204	ręczny	nie	kierownik manewrów	Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru	
203	Rz P	1:7	150	S49	drewniane	na tor 202	ręczny	nie	kierownik manewrów	Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru	
204	Rz-L	1:7,5	190	S49	drewniane	na tor 202	ręczny	nie	kierownik manewrów	Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru	
205	Rz L	1:7,5	190	S49	drewniane	na tor 203	ręczny	nie	kierownik manewrów	Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru	

206	Rz P	1:7,5	190	S49	drewniane	na tor 206	ręczny	nie	kierownik manewrów	Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru	
207	Rz P	1:7,5	190	S49	drewniane	na tor 206	ręczny	nie	kierownik manewrów	Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru	
208	Rz P	1:7,5	190	S49	drewniane	na tor 206	ręczny	nie	kierownik manewrów	Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru	
209	Rz P	1:7,5	190	S49	drewniane	na tor 208	ręczny	nie	kierownik manewrów	Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru	
Wk1	zabudowana w torze 201b	-	-	-	-	zamknięta	ręczny	nie	kierownik manewrów	Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru	Wk-1 uzależniona od zamka trzępieniowego Rz-201

**§8.****Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe**

1. Na terenie Punktu Utrzymania Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu zamontowana jest jedna suwnica w hali przeglądów nad torem nr 204.
2. Na terenie Punktu Utrzymania Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie ma zlokalizowanych obrotnic i wywrotnic wagonowych.

**§9.****Kolejowe obiekty inżynieryjne**

Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie ma zlokalizowanych kolejowych obiektów inżynieryjnych.

**§10.****Sieć trakcyjna**

Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie znajdują się tory zelektryfikowane.

**§11.****Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia**

1. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, występuje przejazd kolejowo - drogowy obsługiwany kategorii A, w ciągu ulicy Leśna. Przejazd obsługiwany jest przez dyżurnego ruchu stacji Wągrowiec.
2. Przejazdy z drogami wewnętrznymi znajdują się:
  - a) w torach nr 204, 205, 206
  - b) w torach nr: 206, 207, 208, 209 (przed halą postojową)
3. Usytuowanie przejazdów zaznaczone jest na planie schematycznym Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszego Regulaminu.
4. Przejazdy w porze ciemnej są oświetlone.
5. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie znajdują się kładki dla pieszych nad torami.
6. Nadzór bieżący nad stanem technicznym przejazdów, w tym organizowanie działań zapewniających właściwy stan rowków oraz usuwanie śniegu i lodu w okresie zimy, a także posypywanie przejazdu piaskiem, sprawuje Mistrz Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu lub Specjalista ds. Utrzymania taboru pracujący w danej zmianie roboczej.

## **§12.**

### **Wagi wagonowe**

Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 nie ma zlokalizowanych wag wagonowych.

## **§13.**

### **Inne urządzenia**

Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu zlokalizowane są:

**1. Urządzenia do obsługi taboru:**

- a) Kanały rewizyjne oraz myjnia automatyczna w hali przeglądów, oświetlone światłem elektrycznym naprzemiennie z obu stron kanału:
  - Tor 203 – długość kanału 47 m,
  - Tor 204 – długość kanału 95 m ( wzdłuż toru posadowione są mobilne podnośniki kolumnowe śrubowe) z obniżonym międzytorzem z obu stron kanału,
- b) Stanowisko do odladzania zlokalizowane w torze 205.
- c) Elektromagnesy torowe SHP zlokalizowane przy torach 203 i 204 do sprawdzania stanu urządzeń SHP pojazdów.
- d) Wyłączniki oświetlenia wewnętrznej części hali przeglądów są zlokalizowane w połowie długości hali przeglądów.
- e) Wyłączniki oświetlenia kanałów rewizyjnych hali przeglądów, znajdują się w kanałach hali przy schodach zejściowych (2 pary na obu końcach kanału) oraz w środkowej części kanału (2 pary). Za obsługę włączników odpowiedzialni są pracownicy Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, będący na zmianie roboczej.
- f) Wewnątrz hali postojowej w torach 206, 207 i 208, 209 rozmieszczone są punkty poboru mocy, tj. przyłącza elektryczne urządzeń wykorzystywanych do obsługi pojazdów kolejowych. Wyłączniki tych przyłączy znajdują się na tablicy rozdzielczej zlokalizowanej na ścianie wzdłuż toru 206. Za obsługę włączników odpowiedzialny jest Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru a w przypadku ich nieobecności, brygadzysta będący w zmianie roboczej.
- g) Stanowiska do opróżniania nieczystości płynnych ze zbiorników układów sanitarnych obsługiwanych pojazdów kolejowych znajdują się przy torze 202 na stacji paliw oraz przy torze 203 w hali przeglądów.
- h) Punkt tankowania zlokalizowany jest przy torze 202.

2. Tory skrajniowe wewnątrz hali postojowej są wyposażone w koźły oporowe zabezpieczające przed zejściem taboru.
3. Kanały rewizyjne torów wskazanych w pkt. 1. a) wyposażone są w instalację elektryczną zapewniającą ich oświetlenie. Ponadto wewnątrz hali rozmieszczono przyłącza elektryczne do podłączania narzędzi wykorzystywanych do obsługi pojazdów kolejowych.
4. Nadzór nad stanem technicznym instalacji w hali przeglądów i postojowej w tym instalacji elektrycznej, pełni Naczelnik Sekcji Poznań 2 lub inny wyznaczony przez niego pracownik, który wszelkie stwierdzone nieprawidłowości zgłasza niezwłocznie do Wydziału Eksploatacji, podejmując jednocześnie doraźne działania na gruncie związane z zapewnieniem bezpieczeństwa pracowników i mienia Spółki.

5. Każdy pracownik KW po stwierdzeniu nieprawidłowości w działaniu urządzeń mechanicznych zlokalizowanych w hali przeglądów, jak również nieprawidłowości w instalacjach elektrycznych zobowiązany jest do poinformowania Mistrza Sekcji Poznań 2 lub Specjalisty ds. Utrzymania taboru pracującego w danej zmianie roboczej, który następnie zobowiązany jest do niezwłocznego powiadomienia Dysponenta i Naczelnika Sekcji Poznań 2.
6. Nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu pojazdów wewnątrz hal oraz zagrażające zdrowiu i życiu pracowników powinny skutkować wstrzymaniem prac manewrowych wewnątrz hal oraz wstrzymaniem pracy pracowników. O zagrożeniach tych powinien być niezwłocznie powiadomiony Naczelnik lub Zastępca Naczelnika Sekcji Poznań 2.

#### **§14.**

##### **Bramy kolejowe**

1. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu zlokalizowana jest brama kolejowa.  
Brama kolejowa przesuwana zlokalizowana jest w torach nr 203 i 204 (wjazd na PUT z przejazdu kolejowego).

#### **§15.**

##### **Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym**

1. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie ma zlokalizowanych urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

#### **§16.**

##### **Posterunki techniczne**

1. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie ma zlokalizowanych posterunków technicznych.

#### **§17.**

##### **Sygnalizatory, wskaźniki i tablice**

1. Tarcze zatrzymania D1 „Stój” znajdują się:
  - a) na bramach w torze 203 (wjazd i wyjazd z myjni)
  - b) na bramach w torze 204 (wjazd i wyjazd z hali przeglądów )
  - c) na bramie w torach 206, 207, 208, 209 (hali postojowej)
2. Tarcze zaporowe Z1 znajdują się na zakończeniu torów nr: 205, 206, 207, 208, 209
3. Wskaźnik W-17 „Wskaźnik ukresu” oznaczające granicę bezpiecznego pozostawienia taboru na torach (słupek biało czerwony) znajdują się w miejscach zbiegania się torów w rozjazdach,



4. Wskaźniki zwrotnicowe oznaczające położenie zwrotnic, znajdują się przy eksploatowanych rozjazdach Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu. W porze ciemnej latarnie zwrotnicowe nie są oświetlane,
5. Tablice informacyjne i ostrzegawcze:
  - a) Tablice „Uwaga, SHP sprawdzić”, znajdują się przy torze 203 i 204.
  - b) Ponadto na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu powinny być usytuowane tablice informacyjne i ostrzegawcze zgodnie z przepisami bhp.

### **§18.**

#### **Oświetlenie bocznicy kolejowej**

1. Na całym terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu zlokalizowane są punkty świetlne w postaci lamp elektrycznych. Obsługa włączników oświetlenia zewnętrznego jest automatyczna.
2. Oświetlenie wewnątrz hali przegladów opisano w Rozdziale II § 13.

### **Rozdział III**

#### **Prowadzenie ruchu kolejowego**

### **§19.**

#### **Okręgi nastawcze**

Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie ma zlokalizowanych okręgów nastawczych.

### **§20.**

#### **Rejony manewrowe bocznicy kolejowej**

1. Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu posiada jeden rejon manewrowy.  
Rejon manewrowy stanowią torry nr: 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209 oraz rozjazdy 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209 Granicą rejonu manewrowego jest początek rozjazdu Rz 201 w torze 201 i koniec toru 205 zakończonego kozłem oporowym oraz koniec torów 206, 207, 208, 209 wewnątrz hali postojowej zakończonych kozłami oporowymi.

### **§21.**

#### **Środki łączności**

1. Do nawiązywania łączności między:
  - a. drużyną manewrową i drużyną trakcyjną pojazdów kolejowych służą urządzenia radiołączności przewoźne, zabudowane na pojazdach trakcyjnych i przenośne, w które wyposażeni są pracownicy Kolei Wielkopolskich będący kierownik manewrów na bocznicy Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu,

- b. Dysponentem KW oraz dyżurnym ruchu LCS Wągrowiec zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. służą urządzenia radiołączności telefonicznej. W tym celu dysponent KW oraz dyżurny ruchu LCS Wągrowiec prowadzą dzienniki rozmów telefonicznych,
  - c. Drużyną trakcyjną, manewrową i dysponentem KW służą urządzenia radiołączności przewoźne lub przenośne oraz stacjonarne (będące na wyposażeniu PUT Wągrowiec),
  - d. Drużyną trakcyjną, manewrową i dyżurnym ruchu LCS służą urządzenia radiołączności pociągowej na kanale nr 7.
2. Łączność pomiędzy kierownikiem manewrów a prowadzącym pojazd jak również z kierownikiem manewrów oraz Dysponentem KW, może odbywać się przy pomocy łączności radiotelefonicznej wyłącznie na kanale manewrowym. W sytuacjach wyjątkowych, np. zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, można prowadzić łączność na kanale radiołączności pociągowej.
3. Wszystkie stosowane na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu radiotelefony przewoźne i przenośne powinny być objęte świadectwem dopuszczenia do eksploatacji typu, wydanym przez Urząd Transportu Kolejowego lub Główny Inspektorat Kolejnictwa.
4. Wszystkie radiotelefony stosowane do nawiązywania łączności na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu powinny być sprawne technicznie.
5. Zasady utrzymania i dokumentowania stanu urządzeń radiołączności na pojazdach kolejowych oraz radiotelefonów przenośnych określone są w „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej i manewrowej KW-7” oraz w dokumentacjach techniczno – ruchowych danego typu radiotelefonu.
6. Zasady zgłaszania usterek radiotelefonów oraz postępowanie z radiotelefonami uszkodzonymi określa instrukcja przywołana w ust. 5.
7. W przypadku braku możliwości wykorzystania do nawiązania łączności urządzeń radiotelefonicznych wskutek ich uszkodzenia, obowiązuje ręczny sposób podawania sygnałów.

## **§22.**

### **Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną**

#### **Zasady wjazdu i wyjazdu z bocznic „PUT” Punkt Utrzymania Taboru Wągrowiec oraz „ZUT” ZUT Wągrowiec Józef Kosiński**

1. **Zjazd pojazdów kolejowych ze stacji do „PUT Wągrowiec”**
  - 1) Prowadzący pojazd powiadamia dyżurnego ruchu LCS Wągrowiec o gotowości składu manewrowego do wyjazdu na teren PUT Wągrowiec.
  - 2) Dyżurny ruchu LCS Wągrowiec za pomocą łączności telefonicznej, zgłasza Dysponentowi KW, o pojeździe trakcyjnym gotowym do zjazdu z torów stacyjnych na PUT Wągrowiec.
  - 3) Po omówieniu pracy manewrowej z prowadzącym pojazd kolejowy Dyżurny ruchu LCS Wągrowiec wyprawia skład manewrowy na sygnał „Jazda manewrowa dozwolona”. Wyjazdy składów manewrowych w kierunku PUT Wągrowiec odbywają się z torów stacyjnych nr 1, nr 2 nr 3 lub nr 4.
  - 4) Skład manewrowy Po wyjeździe z torów stacyjnych dojeżdża pod tarczę manewrową Tm8

- 5) Dysponent KW, po upewnieniu się czy rozjazd nr 201 oraz tor dojazdowy nr 201 do bocznicy jest wolny, przekazuje za pomocą urządzeń łączności telefonicznej Dyżurnemu ruchu LCS zgodę na zjazd pojazdu ze stacji do PUT Wągrowiec. Dyżurny ruchu wydaje zgodę na jazdę w kierunku toru dojazdowego nr 201 po wcześniejszym ułożeniu drogi przebiegu i wyświetleniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona na tarczy manewrowej Tm-8. Poprzedzonej automatycznym zamknięciem się przejazdu kolejowo-drogowego w km: 52,303
- 6) Prowadzący pojazd po uruchomieniu pojazdu i wjeździe poprzez rozjazd nr 41 i rozjazd nr 42 na tor dojazdowy nr 201, zobowiązany jest zatrzymać pojazd przed rozjazdem nr 201 przed tablicą stałą luminescencyjną „Stój. Zgłoś się do dysponenta Kolei Wielkopolskich”.
- 7) Zjazd pojazdu trakcyjnego z torów stacyjnych do początku rozjazdu nr 201 odbywa się w sposób niepilotowany.
- 8) Dysponent KW upewniając się, że nie ma przeszkód do jazdy, za pomocą łączności telefonicznej powiadamia Dyżurnego ruchu LCS Wągrowiec o gotowości przyjęcia składu na bocznice PUT, oraz informuje o konieczności zamknięcia przejazdu kat A w km 79,304, odnotowując przekazaną informację w „dzienniku rozmów telefonicznych”.
- 9) Kierownik manewrów po wcześniejszym ułożeniu drogi przebiegu poprzez obsługę rozjazdu nr 201, 202 podaje ręcznie oraz za pomocą radiotelefonu prowadzącemu pojazd, sygnał manewrowy zezwalając na wjazd pojazdu na zabezpieczony przejazd kolejowo-drogowy i odpowiedni tor PUT.
- 10) Dysponent po upewnieniu się, że manewrujący tabor zjechał z przejazdu, powiadamia za pomocą urządzeń łączności telefonicznej Dyżurnego ruchu LCS Wągrowiec o możliwości otwarcia przejazdu kat. A w km 79,304, odnotowując przekazaną informację w „dzienniku rozmów telefonicznych”.

*Każdy ruch manewrowy przez zabezpieczony rogatkami przejazd kolejowo-drogowy kat. A km 79,304 od rozjazdu nr 202 oraz na terenie bocznicy PUT Wągrowiec, musi być pilotowany przez kierownika manewrów. Bez zamknięcia rogatek kierownik manewrów nie wolno podać sygnału na wykonanie ruchu manewrowego przez przejazd.*

## **2. Wyjazd pojazdów kolejowych z „PUT” w kierunku stacji Wągrowiec**

- 1) Dysponent KW jest odpowiedzialny za terminowe wykonywanie pracy manewrowej na bocznicy oraz wystawianie składów pociągowych na stację Wągrowiec z odpowiednim wyprzedzeniem aby nie spowodować opóźnień odjazdu pociągów.
- 2) Dysponent uzgadnia za pomocą urządzeń łączności telefonicznej z dyżurnym ruchu LCS Wągrowiec, każdy wyjazd składu manewrowego z bocznicy PUT, w kierunku stacji oddzielnie. Przed wyjazdem z terenu PUT dyżurny ruchu LCS Wągrowiec zobowiązany jest zamknąć przejazd kat A w km: 79,304.
- 3) Po upewnieniu się o poprawności ułożenia drogi przebiegu oraz stwierdzeniu zamknięcia przejazdu kat. A w km 79,304, oraz braku przeszkód do jazdy, kierownik manewrów podaje maszyniście sygnał manewrowy zezwalający na wyjazd pojazdu z PUT w kierunku toru nr 201.
- 4) Prowadzący Pojazd uruchamia skład manewrowy i poprzez zabezpieczony przejazd kolejowo – drogowy kat. A w km 79,304 oraz rozjazdy 202 i 201 wyjeżdża na tor nr

201, dojeżdżając do tarczy manewrowej Tm-9 obsługiwanej przez Dyżurnego Ruchu LCS Wągrowiec.

- 5) Dyżurny ruchu wydaje zgodę na jazdę w kierunku torów stacyjnych nr: 1,2,3 lub 4 po wcześniejszym ułożeniu drogi przebiegu i wyświetleniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona na tarczy manewrowej Tm-9. Poprzedzonej automatycznym zamknięciem się przejazdu kolejowo-drogowego w km: 52,303
- 6) Dysponent KW po upewnieniu się, że manewrujący tabor zjechał z przejazdu, powiadamia za pomocą urządzeń łączności telefonicznej Dyżurnego Ruchu LCS Wągrowiec o możliwości otwarcia przejazdu kat. A w km 79,304, odnotowując przekazaną informację w „dzienniku rozmów telefonicznych”.

*Każdy ruch manewrowy na terenie bocznicy PUT Wągrowiec oraz przez zabezpieczony rogatkami przejazd kolejowo-drogowy kat. A km 79,304 do rozjazdu nr 202, musi być pilotowany przez kierownika manewrów. Bez zamknięcia rogatek kierownikowi manewrów nie wolno podać sygnału na wykonanie ruchu manewrowego przez przejazd.*

### **3. Wjazd składu manewrowego ze stacji Wągrowiec do „ZUT” Wągrowiec Józef Kosiński**

- 1) Dyżurny ruchu LCS na 15 minut przed planową lub w razie zaistniałej konieczności, obsługą bocznicy ZUT, uzgadnia z Dysponentem KW PUT Wągrowiec możliwość wjazdu składu manewrowego na tor dojazdowy nr 201 do bocznicy ZUT przez rozjazd nr 201.
- 2) O zamierzonej obsłudze bocznicy ZUT Wągrowiec, należy zawiadomić telefonicznie właściciela bocznicy nr tel. 67 2627660 (ochrona całodobowa), tel. kom. 510 183 152 (ochrona całodobowa), lub 602 767 949 (właściciel Zakładu).
- 3) Dyżurny ruchu LCS Wągrowiec po ułożeniu drogi przebiegu i zamknięciu przejazdu kolejowo-drogowego w km 52,303, wyświetla sygnał „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej Tm 8 zezwalając na wjazd składu manewrowego (wagonami do przodu) na tor dojazdowy nr 201 do tablicy stałej luminescencyjnej „Stój. Zgłoś się do dysponenta Kolei Wielkopolskich” usytuowanej przed rozjazdem 201.
- 4) Kierownik manewrów odbiera od Dysponenta KW klucz do wykolejnicy Wk1 uzależnionej ze zwrotnicą nr 201. Dysponent KW odnotowuje ten fakt w „Książce pobrania i zdania klucza od wykolejnicy”.
- 5) Kierownik manewrów, po zdjęciu z szyny wykolejnicy przekłada zwrotnicę nr 201 w położenie plus w kierunku toru nr 201b, zamyka zwrotnicę na zamek trzpieniowy, pozostaje przy zwrotnicy nr 201 i powiadamia Dysponenta KW o gotowości do kontynuowania jazdy manewrowej na bocznice ZUT.
- 6) Dysponent KW po upewnieniu się, że nie ma przeszkód do jazdy, za pomocą urządzeń łączności telefonicznej powiadamia Dyżurnego ruchu LCS o gotowości przyjęcia składu na bocznice ZUT informuje o konieczności zamknięcia przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 79,304 (odnotowując przekazaną informację w „dzienniku rozmów telefonicznych”).
- 7) Na pierwszym pchanym wagonie w trakcie jazdy manewrowej składu pociągu po torze nr 201 i 201b aż do wjazdu na teren ZUT, musi znajdować się kierownik pociągu Przewoźnika. Pracownik ten powinien być wyposażony w

radiotelefon przenośny w celu możliwości przekazania informacji maszyniście o konieczności zatrzymania składu manewrowego w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

- 8) Kierownik manewrów upewniając się, że przejazd kolejowo – drogowy kat A w km 79,304 jest zabezpieczony rogatkami, podaje odpowiedni sygnał manewrowy zezwalający na wjazd na bocznice ZUT.
- 9) Po wjeździe składu manewrowego na bocznice ZUT kierownik manewrów przekłada zwrotnicę 201 w położenie zasadnicze (droga w kierunku PUT), zakłada wykolejnicę Wk1 na szynę.
- 10) Kierownik manewrów oddaje klucz od wykolejnicy Dysponentowi KW. Klucz od Wk1 dysponent KW zawiesza na tablicy zamków czynnych i zapasowych, i odnotowuje to w „Książce pobrania i zdania klucza od wykolejnicy”.
- 11) Dysponent KW po upewnieniu się, że manewrujący skład zjechał z przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 79,304, zgłasza Dyżurnemu Ruchu LCS Wągrowiec możliwość otwarcia przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 79,304.

*Przejazd manewrującego taboru przez zabezpieczony rogatkami przejazd kolejowo-drogowy kat. A km 79,304, musi być pilotowany przez kierownika manewrów obsługującego wykolejnicę tj. ustawiacza ZUT lub pod jego nieobecność kierownika pociągu przewoźnika lub przedstawiciela KW. Bez zamknięcia rogatek, kierownikowi manewrów nie wolno podać sygnału na wykonanie ruchu manewrowego przez przejazd.*

#### **4. Wyjazd składu manewrowego z „ZUT” Józef Kosiński w kierunku stacji Wągrowiec**

- 1) Kierownik manewrów uzgadnia z Dysponentem KW godzinę obsługi na podstawie założonego wcześniej planu.
- 2) Kierownik manewrów pobiera od Dysponenta KW klucz od wykolejnicy Wk-1. Dysponent KW pobranie klucza odnotowuje w „Książce pobrania i zdania klucza od wykolejnicy”. Po zdjęciu z szyny wykolejnicy i przełożeniu zwrotnicy nr 201 z położenia zasadniczego na tor 201b w kierunku bocznicy ZUT i zabezpieczenia zamkiem, kierownik manewrów powiadamia Dysponenta KW o ułożeniu drogi przebiegu.
- 3) Dysponent KW, za pomocą łączności telefonicznej powiadamia Dyżurnego ruchu LCS o gotowości wyjazdu składu manewrowego z bocznicy ZUT na stację Wągrowiec, i konieczności zamknięcia przejazdu kat. A w km 79,304 (*odnotowując przekazaną informację w „dzienniku rozmów telefonicznych”*).
- 4) Po stwierdzeniu przez kierownika manewrów zamknięcia przez Dyżurnego Ruchu LCS Wągrowiec przejazdu kolejowo-drogowego kat. A km 79,304, i braku przeszkód do jazdy podaje maszyniście odpowiedni sygnał manewrowy zezwalający na wyjazd składu manewrowego z bocznicy ZUT.
- 5) Prowadzący pojazd uruchamia skład manewrowy i poprzez zabezpieczony przejazd kolejowy kat. A km 79,304 oraz rozjazd nr 201 wyjeżdża na tor nr 201, dojeżdżając do tarczy manewrowej Tm 9 obsługiwanej przez LCS Wągrowiec.
- 6) Dysponent KW po upewnieniu się, że manewrujący tabor zjechał z przejazdu kolejowo-drogowego, powiadamia Dyżurnego ruchu LCS Wągrowiec o

możliwości otwarcia przejazdu kolejowo drogowego kat. A w km 79,304, odnotowując przekazaną informację w „książce rozmów telefonicznych”

- 7) Kierownik manewrów przestawia zwrotnicę 201 do pozycji zasadniczej (droga w kierunku PUT), nakłada wykolejnicę Wk1 na szynę, oddaje klucz od wykolejnicy – Dysponent KW zawiesza klucz na tablicy zamków czynnych i zapasowych, fakt ten odnotowuje w „Księżce pobrania i zdania klucza od wykolejnicy”.

*Przejazd taboru kolejowego przez zabezpieczony rogatkami przejazd kolejowo-drogowy kat. A km 79,304 musi być pilotowany przez kierownika manewrów, obsługującego wykolejnicę tj. ustawiacza ZUT lub pod jego nieobecność przedstawiciela KW (kierownika pociągu). Bez zamknięcia rogatek kierownikowi manewrów nie wolno podać sygnału na wykonanie ruchu manewrowego przez przejazd.*

## **5. Zasady postępowania w przypadku awarii pojazdu trakcyjnego na torze dojazdowym nr 201**

### **1) Postępowanie w przypadku awarii pojazdu KW**

- a) Dysponent KW powiadamia Dyżurnego Ruchu LCS Wągrowiec o awarii pojazdu KW na torze dojazdowym nr 201.
- b) Dysponent KW organizuje ściągnięcie z toru nr 201 uszkodzonego pojazdu do PUT Wągrowiec przy pomocy sprawnych pojazdów KW będących w PUT lub na stacji.

### **2) Postępowanie w przypadku awarii pojazdu Przewoźnika obsługującego bocznice ZUT Józef Kosiński**

- a) Dysponent KW powiadamia Dyżurnego Ruchu LCS Wągrowiec oraz przedstawiciela ZUT Józef Kosiński o awarii pojazdu Przewoźnika na torze dojazdowym nr 201.
- b) Właściciel bocznicy ZUT organizuje ściągnięcie uszkodzonego taboru na teren bocznicy ZUT, przy użyciu lokomotywy manewrowej ZUT
- c) W przypadku braku możliwości, ściągnięcie uszkodzonego pojazdu na bocznice kolejową ZUT Józef Kosiński, ściągnięcie uszkodzonego pojazdu w kierunku stacji Wągrowiec organizuje PKP PLK jak w przypadku niedrożności na szlaku.

## **§23.**

### **Układanie drogi przebiegu**

1. Drogę przebiegu dla jazd manewrowych ze stacji Wągrowiec w kierunku Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, tj. na tor 201 układa dyżurny ruchu nastawni LCS Wągrowiec, zgodnie z opisem zawartym w §22.
2. Drogę przebiegu dla jazd manewrowych z Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu w kierunku stacji Wągrowiec, tj. do tarczy manewrowej Tm 9 na torze nr 201 ustawia kierownik manewrów pracownik KW na Punkcie.

Drogę przebiegu dla jazd manewrowych od tarczy Tm 9 ustawia dyżurny ruchu nastawni LCS Wągrowiec.

3. Drogę przebiegu na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu układa kierownik manewrów KW.
4. Wszystkie zwrotnice znajdujące się na terenie bocznicy przekładane są ręcznie.
5. Za prawidłowe nastawienie i zabezpieczenie zwrotnic odpowiada pracownik, który je obsługuje. Po przełożeniu zwrotnicy rozjazdu, pracownik który je obsługuje zobowiązany jest upewnić się, że iglica rozjazdu dolega do opornicy.
6. Usytuowanie pracownika kierownik manewrów KW w stosunku do składu manewrowego powinno być takie, aby maszynista zachował z kierownikiem manewrów kontakt wzorkowy w sposób ciągły.
7. Zasady technicznego utrzymania infrastruktury kolejowej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, w tym rozjazdów, określono w rozdziale IX.

## **§24.**

### **Pozwolenie na jazdę**

1. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu pozwolenie na jazdę manewrową podaje się poprzez sygnały ręczne lub za pomocą środków łączności radiotelefonicznej. Zgodę na jazdę pojazdu podaje maszyniście kierownik manewrów.
2. Wjazd i wyjazd do/z hali przeglądów oraz hali postojowej torów 203 lub 204 odbywa się na sygnał Rm1 „Do mnie” podany w sposób ręczny przez kierownika manewrów drużynie trakcyjnej po upewnieniu się przez kierownika manewrów, że dla tego ruchu manewrowego nie występują przeszkody do jazdy.
3. Wjazd i wyjazd do/z hali postojowej z torów 206, 207, 208 lub 209 odbywa się na sygnał Rm1 „Do mnie” podany w sposób ręczny przez kierownika manewrów drużynie trakcyjnej po upewnieniu się przez kierownika manewrów, że dla tego ruchu manewrowego nie występują przeszkody do jazdy.
4. Otwieranie i zamykanie bram wjazdowych hali przeglądów oraz hali postojowej, należy do kierownika manewrów.
5. Prędkość wjazdu i wyjazdu do/z hali przeglądów należy ograniczyć do 3 km/h. Wjazd pojazdu powinien poprzedzać pieszo kierownika manewrów. W przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy należy niezwłocznie zatrzymać manewrujący tabor. Wjazd pojazdów na tor nr 204 może nastąpić wyłącznie przy odsuniętych od toru podnośnikach kolumnowych śrubowych (kolumny podnośników powinny znajdować się za żółtą linią namalowaną wzdłuż toków szynowych).
6. Prędkość wjazdu i wyjazdu do/z hali przeglądów oraz postojowej należy ograniczyć do 3 km/h. Wjazd pojazdu powinien poprzedzać pieszo kierownik manewrów. W przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy należy niezwłocznie zatrzymać manewrujący tabor.
7. Na czas wjazdu lub wyjazdu z toru hali przeglądów, należy przerwać wykonywane prace przy pojazdach stojących na tym torze. Pracownicy znajdujący się przy tych pojazdach powinni odsunąć się na bezpieczną odległość.

8. Przed wjazdem oraz wyjazdem z hali przeglądów oraz hali postojowej, maszynista zobowiązany jest podać sygnał dźwiękowy Rp1 „Baczność”.
9. Prędkość wjazdu i wyjazdu do/z hali przeglądów oraz postojowej należy ograniczyć do 3 km/h. Wjazd pojazdu powinien poprzedzać pieszo kierownik manewrów. W przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy należy niezwłocznie zatrzymać manewrujący tabor.
10. Przed wjazdem oraz wyjazdem z hali przeglądów oraz postojowej, maszynista zobowiązany jest podać sygnał dźwiękowy Rp1 „Baczność”.

## **Rozdział IV**

### **Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej**

#### **§25.**

#### **Ograniczenia dotyczące taboru**

1. Na Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu mogą wjeżdżać pojazdy kolejowe Spółki spełniające skrajnię taboru określoną w karcie UIC 505-1.
2. Dopuszczalny nacisk osi na tor wynosi 20 t/oś.
3. Masa hamująca składu manewrowego na bocznicy jest określona przez rzeczywistą masę hamującą pojazdu kolejowego użytego do wykonywania pracy manewrowej lub przez sumę mas hamujących rzeczywistych sprzęgniętych pojazdów kolejowych wykonujących manewry, Wielkość mas hamujących rzeczywistych określone są na pudłach pojazdów.
4. Dozwolona liczba wagonów przetwarzanych w jednej grupie.
  - a) W jednej grupie bez połączenia pojazdów gniazdem sterowania wielokrotnego można przetaczać jednym pojazdem trakcyjnym (np. zespołem trakcyjnym, autobusem szynowym, itp.) liczbę pojazdów w granicach jego siły pociągowej, z uwzględnieniem ust. 2.
  - b) Przy przetwarzaniu składów manewrowych, pojazdy należy połączyć sprzęgiem hamulca zespolonego. Przy braku możliwości włączenia hamulca zespolonego przetwarzanych pojazdów manewrowych ich liczba w składzie manewrowym nie powinna przekraczać 1 zespołu trakcyjnego cztero- lub trzywagonowego, 1 autobusu szynowego jedno- lub dwuczłonowego lub 2 wagonów czteroosiowych.

#### **§26.**

#### **Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicy kolejowej**

1. Maksymalna prędkość jazd manewrowych na Punkcie Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu wynosi 5 km/h na wszystkich torach, przy czym manewry należy wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi i taboru.
2. Prędkość jazd manewrowych należy ograniczyć do 3 km/h:
  - a) przy wjeżdżaniu lub wtaczaniu pojazdów do hali przeglądów, hali postojowej oraz podczas przejazdu przez kanały rewizyjne w hali przeglądów i poza halą,



- b) przy dojeżdżaniu pojazdu trakcyjnego lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
- c) przy manewrowaniu składem manewrowym, w którym poza pojazdem trakcyjnym, nie włączono pojazdów w układ hamulca zespolonego,
- d) przy manewrowaniu przez miejsca obok których pracują ludzie,
- e) przy manewrach w warunkach złej widoczności,
- f) podczas przejazdu przez stanowisko do odladzania taboru (tor 205).

### **§27.**

#### **Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia**

1. Manewry przez przejazdy i przejścia wolno wykonywać po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia taboru, w tym przy zachowaniu następujących warunków:
  - a) podania dźwiękowego sygnału ostrzegawczego „Baczność” przez maszynistę pojazdu kolejowego z napędem w czasie zbliżania się do przejazdu;
  - b) upewnienia się o zatrzymaniu ruchu pojazdów drogowych i pieszych;
  - c) w razie pchania taboru, znajdowania się manewrowego (kierownika manewrów w obsadzie jednoosobowej) na pierwszym pchanym pojeździe lub poprzedzania pchanego składu przez manewrowego (kierownika manewrów w obsadzie jednoosobowej) idącego pieszo i podawania przez niego odpowiednich sygnałów;
  - d) baczego obserwowania przez drużynę manewrową i trakcyjną przejazdu względnie przejścia tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy natychmiast zatrzymać manewrujący tabor.
2. Przed odbyciem jazdy przez przejazd drużyna manewrowa winna sprawdzić stan czystości żłobków przejazdowych zwracając uwagę i czy np. nie są one oblodzone, zamulone, zasypane piaskiem itp. i w razie potrzeby je oczyścić.
3. Natychmiast należy przerwać manewry, gdy do przejazdu zbliża się pojazd uprzywilejowany używający w danej chwili sygnałów alarmowych.
4. Po zakończeniu pracy manewrowej nie należy pozostawiać pojazdów kolejowych na przejeździe lub w jego obrębie. Minimalna odległość czoła pozostawionego pojazdu kolejowego od przejazdu powinna wynosić 10 m.
5. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie urządzono przejść przeznaczonych wyłącznie do ruchu pieszych.

### **§28.**

#### **Ruch lokomotyw spoza bocznicy po torach bocznicy**

Wjazd pojazdów innych przewoźników na teren bocznicy PUT Wągrowiec, nie jest przewidywany - bocznica prywatna.

**§29.****Możliwość wykonywania manewrów taboru bocznicy po infrastrukturze stycznej**

1. Wszystkie pojazdy kolejowe Spółki są dopuszczone do eksploatacji w Polsce przez świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenie wydane przez Prezesa UTK oraz posiadają ważne świadectwa sprawności technicznej, w związku z czym ruch tych pojazdów po torach zarządcy infrastruktury odbywa się bez ograniczeń.

**Rozdział V****Zasady prowadzenia pracy manewrowej****§30.****Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów**

Pracownicy Spółki jak również pracownicy innych podmiotów prowadzeniem ruchu kolejowego na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 muszą posiadać kwalifikacje zgodne z:

1. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz 101 z późn.zm.) – dotyczy maszynistów pojazdów trakcyjnych prowadzących pojazdy na podstawie prawa kierowania
2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2015,poz. 1432, z późn. zm.).

**§31.****Tabor kolejowy dedykowany do obsługi bocznicy kolejowej**

1. Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 nie posiada lokomotywy manewrowej. Manewry na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu wykonywane są z wykorzystaniem zespołów trakcyjnych, wykorzystywanych do prowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich.
2. Większość pojazdów kolejowych eksploatowanych przez Spółkę jest dzierżawionych od właściciela tych pojazdów, tj. od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Spółka może również dzierżawić pojazdy kolejowe od podmiotów zewnętrznych.
3. Spółka jest właścicielem pojazdów spalinowych typu 36WEhd.
4. Zasady utrzymania technicznego pojazdów kolejowych Spółki są określone w:
  - a. „Instrukcji o zasadach technicznego utrzymania pojazdów trakcyjnych KWt-1”,
  - b. Dokumentacjach systemu utrzymania każdego typu pojazdu oraz dokumentacjach techniczno – ruchowych tych pojazdów.

### **§32.**

#### **Urządzenia i środki trakcyjne**

1. Przetaczanie taboru kolejowego oprócz pojazdem kolejowym może odbywać się z wykorzystaniem urządzenia manewrowego z napędem akumulatorowym. Obsługę urządzenia manewrowego z napędem akumulatorowym ZAGRO E-MAXI, należy stosować zgodnie z Instrukcją obsługi. W przypadku użycia do przetaczania składów manewrowych, urządzenia manewrowego z napędem akumulatorowym typu ZAGRO E-MAXI L, liczba przetaczanych pojazdów będących w składzie nie powinna przekraczać 1 zespołu trakcyjnego cztero- lub trzywagonowego, 1 autobusu szynowego jedno- lub dwuczłonowego lub 2 wagonów czteroosiowych.
2. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 nie wykonuje się przetaczania taboru przy użyciu ciągników drogowych ani przeciągarek.

### **§33.**

#### **Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie**

1. Zasadniczo pojazdy kolejowe wykorzystywane do wykonywania manewrów obsługiwane są przez drużynę trakcyjną, złożoną z maszynisty w obsadzie jednoosobowej.
2. Maszyniście może zostać przydzielony inny pracownik, np. osoba szkolona, za którego odpowiada maszynista.
3. Szczegółowe zasady dotyczące obsady pojazdów trakcyjnych Spółki oraz obowiązki maszynisty określone są w „Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego KW-3”.
4. Wyposażenie drużyny trakcyjnej stanowią urządzenia i przybory stanowiące wyposażenie obsługiwanego pojazdu trakcyjnego.

### **§34.**

#### **Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie**

1. Skład drużyny manewrowej KW na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu jest jednoosobowy. Drużynę manewrową stanowi kierownik manewrów KW posiadający wymagane kwalifikacje ustawiacza lub posiadający kwalifikacje kierownika pociągu lub kwalifikacje określone w Rozdziale V §30.
2. Drużynę manewrową może stanowić większa grupa pracowników, np. osób szkolonych pod nadzorem, pod warunkiem opracowania programu szkolenia dla tych pracowników. Za pracę tych osób odpowiada kierownik manewrów.
3. Zakres czynności wynikający z zadań określonych w niniejszym Regulaminie powinien być znany pracownikowi i ujęty w karcie charakterystyki stanowiska pracy sporządzanej zgodnie z Regulaminem Pracy Spółki, z którą powinien być dowodnie zapoznany.

4. Kierownik manewrów powinien być wyposażony w kamizelkę ochronną, kask, przenośny radiotelefon oraz w chorągiewkę sygnałową koloru żółtego w dzień, a w nocy w latarkę z białym światłem.

### **§35.**

#### **Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej**

1. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Poznań 2 w Wągrowcu można dokonywać manewrów jedynie sposobem odstawczym, tj. poprzez zatrzymanie manewrującego taboru i rozłączeniu od pojazdu trakcyjnego lub urządzenia manewrowego z napędem akumulatorowym typu ZAGRO E-MAXI L użytego do przetaczania taboru.
2. Zabrania się dokonywania manewrów metodą odrzutu.
3. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie ma możliwości wykonywania manewrów poprzez staczanie z górki rozrządowej.  
Ogólne zasady wykonywania pracy manewrowej określono w „Instrukcji organizacji pracy manewrowej KW-9”.

### **§36.**

#### **Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym**

1. Dopuszcza się, aby czynny pojazd trakcyjny lub urządzenie manewrowe z napędem akumulatorowym typu ZAGRO E-MAXI, znajdował się na początku składu manewrowego (skład manewrowy ciągnięty) lub na końcu składu manewrowego (skład manewrowy pchany).
2. W przypadku składu manewrowego pchanego, kierownik manewrów zobowiązany jest poprzedzać skład manewrowy podając odpowiednie sygnały manewrowe.
3. Ogólne zasady wykonywania pracy manewrowej określono w „Instrukcji organizacji pracy manewrowej KW-9”.

### **§37.**

#### **Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw**

1. Kolejność czynności sprzęgania i rozprzęgania taboru uzależniona jest od typu sprzęgu zabudowanego na pojazdach trakcyjnych.
2. Zasady sprzęgania i rozprzęgania taboru określone są w dokumentacjach techniczno – ruchowych danej serii taboru oraz w „Instrukcji obsługi, Utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych KW-10”.
3. Sprzęganie i rozprzęganie taboru posiadającego różne typy sprzęgów jest możliwe poprzez urządzenia pośrednie i stosowane jest jako rozwiązanie tymczasowe np. w sytuacjach awaryjnych. Zasady sprzęgania i rozprzęgania taboru z zastosowaniem półsprzęgu określa dokumentacja techniczno – ruchowa danej serii pojazdu.
4. Sprzęganie taboru kolejowego z urządzeniem manewrowym z napędem akumulatorowym ZAGRO E-MAXI, należy stosować zgodnie z Instrukcją obsługi.

## **Rozdział VI**

### **Organizacja pracy manewrowej**

#### **§38.**

##### **Podstawianie i zabieranie wagonów pojazdów z bocznicy kolejowej**

1. Pojazdy kolejowe są podstawiane na Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu w celu wykonania przy nich czynności utrzymania i/lub obrządzania zgodnie z przeznaczeniem punktu.
2. Zasadniczo wjazd i wyjazd pojazdów KW na i z Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu powinien odbywać się zgodnie z planem obiegów uzgodnionym z zarządcą infrastruktury. W razie odstępstw, pozaplanowe wjazdy i wyjazdy z punktu utrzymania należy uzgodnić z dyspozytorem PKP PLK (za pośrednictwem dyspozytora KW), który powiadamia dyżurnego ruchu nastawni LCS Wągrowiec.
3. Podstawianie pojazdów na punkt odbywa się z uwzględnieniem postanowień rozdziału III.

#### **§39.**

##### **Ważenie wagonów**

1. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie dokonuje się czynności ważenia wagonów.

#### **§40.**

##### **Planowanie pracy manewrowej**

1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej należy do obowiązków Mistrza Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru pracujący w danej zmianie roboczej.
2. W celu właściwej organizacji i koordynacji pracy manewrowej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru pracujący w danej zmianie roboczej, powinien posiadać aktualny plan obiegów pociągów Spółki wyprawianych ze stacji Wągrowiec oraz aktualny harmonogram przeglądów i czyszczenia pojazdów kolejowych Spółki.
3. Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru pracujący w danej zmianie roboczej jest w stałym kontakcie (łączność komórkowa) z Dysponentem Kolei Wielkopolskich w celu dokonywania uzgodnień wynikających z bieżącej sytuacji ruchowej i taborowej oraz stosownie do niej organizacji pracy manewrowej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu.
4. Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru pracujący w danej zmianie roboczej powinien znać terminy i zakresy wykonywania na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu napraw, remontów lub przeglądów infrastruktury kolejowej, w tym wymagających wyłączenia z eksploatacji torów, lub rozjazdów. W tym celu Mistrz Sekcji Poznań 2 lub

- specjalista ds. Utrzymania taboru jest w kontakcie z Naczelnikiem Sekcji Poznań 2.
5. Maszynista wyznaczony do wykonywania manewrów na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu zobowiązany jest zgłosić się osobiście do kierownika manewrów, zgodnie z zasadami przyjętymi w Spółce Koleje Wielkopolskie.
  6. Polecenie wykonania jazdy manewrowej może wydać wyłącznie kierownik manewrów. Kierownikiem manewrów może być:
    - a. ustawiacz,
    - b. kierownik pociągu,
    - c. dyżurny ruchu,
    - d. nastawniczy (zwrotniczy) przy niepilotowanych jazdach manewrowych,
    - e. inny pracownik posiadający wymagane kwalifikacje do wykonywania czynności ustawiacza lub kierownika pociągu.
  7. Kierownik manewrów na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, jest kierownik pociągu.
  8. W czasie wykonywania pracy manewrowej wszyscy pracownicy zatrudnieni przy manewrach oraz pracownicy punktu utrzymania, powinni zwracać uwagę na zachowanie bezpieczeństwa osobistego i innych osób.
  9. W razie wystąpienia sytuacji, w której gotowość do wjazdu/wyjazdu na i z Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu zgłasza kilka pojazdów, obsadzonych drużyną trakcyjną o kolejności wykonywania pracy manewrowej decyduje dyżurny ruchu nastawni LCS Wągrowiec w uzgodnieniu z Dysponentem KW.

#### **§41.**

##### **Powiadamianie pracowników**

1. Z uwagi na charakter pracy Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, pracownicy związani z pracą manewrową na bocznicy, zobowiązani są przy podjęciu pracy, skontaktować się z dysponentem i zapoznać z harmonogramem prac manewrowych założonym na zmianę roboczą.
2. W trakcie zmiany roboczej, pracownicy związani z wykonywaniem prac manewrowych zobowiązani są być w stałym kontakcie z wykorzystaniem radiołączności manewrowej z dysponentem w celu omawiania i uzgadniania niezbędnych prac manewrowych.

### **Rozdział VII**

#### **Obsługa punktów zdawczo-odbiorczych i ładunkowych**

#### **§42.**

##### **Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych**

Z uwagi na charakter pracy Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie posiada punktu zdawczo – odbiorczego.

**§43.****Urządzenia ładunkowe**

Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie ma zlokalizowanych urządzeń ładunkowych.

**§44.****Czynności ładunkowe**

1. Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie wykonuje się czynności ładunkowych.

**§45.****Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych**

Z uwagi na charakter pracy Punkt Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie posiada wyznaczonych torów zdawczo – odbiorczych.

**Rozdział VIII****Towary niebezpieczne**

Na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 nie przewozi się kolejną towarów niebezpiecznych.

**Rozdział IX****Nadzór nad stanem technicznym i utrzymanie****§46.****Infrastruktura kolejowa**

1. Utrzymanie infrastruktury kolejowej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy oraz bezpieczne poruszanie się pracowników po terenie punktu należy do zadań Spółki.
2. Roboty związane z utrzymaniem i remontami infrastruktury kolejowej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu wykonywane są przez wyspecjalizowane podmioty na podstawie umów handlowych ze Spółką.
3. Szczegółowe zasady i zakres utrzymania oraz remontów infrastruktury kolejowej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu w zakresie:
  - a) utrzymania i remontów nawierzchni torów,
  - b) utrzymania i remontów rozjazdów,
  - c) utrzymania i remontów podtorza,oraz sposoby rejestracji wyników i rodzaje dokumentów potwierdzających utrzymanie tej infrastruktury określa „Instrukcja o zasadach technicznego utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach zarządzanych przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. KWb-3”.
4. Przeglądy budowlane na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu wynikające z obowiązków określonych w ustawie „Prawo Budowlane”

- wykonywane są przez osoby posiadające wymagane uprawnienia na podstawie odrębnych umów handlowych ze Spółką.
5. Ogólny nadzór nad stanem technicznym infrastruktury kolejowej znajdującej się na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, w szczególności:
- a) kompletnością umów cywilnoprawnych określających obowiązki stron w zakresie utrzymania elementów infrastruktury kolejowej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu,
  - b) ciągłością umów określających warunki utrzymania elementów infrastruktury kolejowej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu,
  - c) podejmowania z odpowiednim wyprzedzeniem działań mających charakter cykliczny lub jednorazowy, związanych z utrzymaniem infrastruktury na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, nie objętych stosownymi umowami,
  - d) kompletnością i rzetelnością dokumentacji potwierdzającej utrzymanie elementów infrastruktury kolejowej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu oraz zgodnością tej dokumentacji z wzorami określonymi w instrukcjach wewnętrznych Spółki,
  - e) informowania kierownictwa Spółki w sytuacjach konieczności wykonania remontów elementów infrastruktury, co wynika z przedstawionych protokołów, arkuszy pomiarowych, itp. sporządzonych w ramach procesu utrzymania infrastruktury kolejowej,
  - f) opracowywanie projektów umów na roboty remontowe infrastruktury wynikające z okoliczności wskazanych w ppkt. e, o ile zakres ten nie jest uregulowany w już istniejących umowach,
  - g) egzekwowaniem żądania usunięcia nieprawidłowości w prowadzonej dokumentacji przez kontrahentów, w przypadku takich uchybień,
  - h) aktualnością niniejszego Regulaminu w przypadku zmian wprowadzanych w organizacji pracy Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, jego wyposażeniu, zasad wjazdu i wyjazdu na sieć zarządcy infrastruktury i innych przypadkach wymagających zmian w niniejszym Regulaminie,
  - i) zapoznania z niniejszym Regulaminem wszystkich pracowników związanych z obsługą boczniczy, wykonywaniem pracy manewrowej, wykonywaniem czynności utrzymaniowo – naprawczych oraz prac remontowych na punkcie sprawują odpowiednio: Naczelnicy Sekcji WSE1, WSE2.
6. Czynności, o których mowa w ust. 5 pkt. a.-f. Naczelnik Wydziału Eksploatacji lub wyznaczony przez niego pracownik jest zobowiązany planować i realizować z takim wyprzedzeniem, aby nie doprowadzić do wstrzymania pracy manewrowej na Punkcie Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu lub ograniczenia jego funkcjonowania.
7. Za właściwe oznakowanie miejsca robót, bezpieczeństwo osób wykonujących roboty torowe, ich wyposażenia i sprzęt ochrony osobistej odpowiada wykonawca prac.
8. Roboty torowe powinny być wykonywane i dokumentowane zgodnie z „Instrukcją o zasadach technicznego utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach zarządzanych przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. KWb-3”.



9. O planowanych robotach torowych, tj. ustalonym terminie rozpoczęcia i zakończenia prac, zakresie robót, szczegółowych ustaleniach co do zasad prowadzenia ruchu podczas prowadzenia prac, Naczelnik Sekcji Poznań 2 lub Zastępca naczelnika Sekcji Poznań 2 informuje kierownik manewrów oraz Mistrza Sekcji Poznań 2 lub Specjalisty ds. Utrzymania taboru pracujący w danej zmianie roboczej.
10. Roboty torowe powinny być wykonywane w taki sposób, aby zapewnić bezpieczeństwo pracy manewrowej i osób wykonujących manewry i prace torowe. Prace torowe w czasie remontu nie powinny wstrzymywać pracy manewrowej na pozostałej części Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu. Wyjątkiem jest sytuacja szczególna, np. usuwanie skutków wypadków kolejowych, podczas której dopuszcza się wstrzymanie w całości ruchu kolejowego na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu.
11. W okresie wykonywania prac torowych w ramach remontu lub modernizacji w czasie, gdy prowadzona jest równolegle praca manewrowa na Punkcie Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru pracujący w danej zmianie roboczej, zobowiązany jest każdorazowo powiadomić kierownika manewrów podając lokalizację frontu robót, zakres prac i inne niezbędne informacje.
12. Podczas przejeżdżania obok miejsc prowadzenia robót torowych należy zmniejszyć prędkość jazdy manewrowych do 3 km/h, a przed miejscem robót podać sygnał Rp1 „Baczność”.

#### **§47.**

##### **Tabor kolejowy**

1. Większość pojazdów kolejowych eksploatowanych przez Spółkę jest dzierżawionych od właściciela tych pojazdów, tj. od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Spółka może również dzierżawić pojazdy kolejowe od podmiotów zewnętrznych.
2. Spółka jest właścicielem pojazdów spalinowych typu 36WEhd.
3. Zasady utrzymania technicznego pojazdów kolejowych Spółki są określone w:
  - a) „Instrukcji o zasadach technicznego utrzymania pojazdów trakcyjnych KWt-1”,
  - b) Dokumentacjach systemu utrzymania każdego typu pojazdu oraz dokumentacjach techniczno – ruchowych tych pojazdów,
  - c) Procedurze Utrzymanie sprawności taboru P-03.

#### **§48.**

##### **Urządzenia nie stanowiące infrastruktury kolejowej**

Na terenie punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu nie znajdują się urządzenia mające wpływ na ruch kolejowy podlegające Transportowemu Dozorowi Technicznemu.

## **Rozdział X**

### **Stanowiska związane z transportem kolejowym i określone dla nich wymagania kwalifikacyjne**

#### **§49.**

#### **Kwalifikacje pracowników wykonujących czynności na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu**

1. Pracownicy Spółki związani z prowadzeniem ruchu kolejowego na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu muszą posiadać kwalifikacje zgodne z:
  - a) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. 2021 poz 101 z późn.zm.) – dotyczy maszynistów pojazdów trakcyjnych prowadzących pojazdy na podstawie prawa kierowania
  - b) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. z 2015,poz. 1432, z późn. zm.).
2. Pracownicy wykonujący na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu czynności związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych muszą posiadać kwalifikacje określone w wewnętrznych regulacjach Spółki (taryfikator kompetencji).
3. Pracownicy wykonujący na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu czynności związane z utrzymaniem i/lub naprawami infrastruktury kolejowej na punkcie, powinni posiadać kwalifikacje określone w „Instrukcji o zasadach technicznego utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach zarządzanych przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. „KWb-3”.

#### **§50.**

#### **Obowiązki pracowników wykonujących czynności na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu**

1. Pracownicy Spółki związani z prowadzeniem ruchu kolejowego na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu zobowiązani są wykonywać obowiązki określone w niniejszym Regulaminie, a ponadto w instrukcjach stanowiskowych dotyczących wybranych grup stanowisk, tj.:
  - a) „Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego KW-3”,
  - b) „Instrukcji dla kierowników pociągu KW-6”,
  - c) „Instrukcji organizacji pracy manewrowej KW-9”
2. Pracownicy Spółki zatrudnieni przy czynnościach związanych z utrzymaniem pojazdów kolejowych powinni znać niniejszy Regulamin w części ich dotyczącej i wykonywać obowiązki z niego wynikające, a także obowiązki wynikające z:
  - a) Regulaminu Sekcji Utrzymania Taboru, do której są przydzieleni pod względem organizacyjnym,

- b) „Instrukcji o zasadach technicznego utrzymania pojazdów trakcyjnych KW-1”,
  - c) „Instrukcji obsługi, utrzymania i eksploatacji hamulców w pojazdach kolejowych KW-10”.
- 3. Pracownicy wykonujący na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu czynności związane z utrzymaniem i/lub naprawami infrastruktury kolejowej na punkcie powinni wykonywać obowiązki określone w „Instrukcji o zasadach technicznego utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach zarządzanych przez Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. KWb-3”.
  - 4. Pracownicy wymienieni w ust. 1,2,3 powinni znać w części ich dotyczącej oraz wykonywać obowiązki zgodnie z postanowieniami:
    - a) „Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radioł łączności pociągowej i manewrowej KW-7”,
    - b) „Instrukcji postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych KW-11” stosownie do potrzeb i okoliczności.
  - 5. Pracownicy firm zewnętrznych przed przystąpieniem do pracy, zobowiązani są zapoznać się dowodnie z niniejszym Regulaminem.
  - 6. Nadzór nad pracownikami firm zewnętrznych sprawuje mistrz.

## **Rozdział XI**

### **Bezpieczeństwo**

#### **§51.**

#### **Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego**

- 1. Prace na bocznicach należy wykonywać w sposób bezpieczny, tzn. nie narażając zdrowia i życia pracowników punktu, nie narażając mienia Spółki na uszkodzenia, a także bez szkód dla środowiska naturalnego.
- 2. Warunkiem zachowania bezpieczeństwa prac manewrowych jest ścisłe przestrzeganie niniejszego Regulaminu oraz instrukcji obowiązujących w Spółce.
- 3. Szczegółowe zasady bezpieczeństwa pracy manewrowej określono w „Instrukcji organizacji pracy manewrowej KW-9”.
- 4. Pracownicy wykonujący prace na dachu taboru, zobowiązani są za pośrednictwem szelek asekuracyjnych przypiąć do liny zabezpieczającej przed upadkiem z wysokości.
- 5. Pracownicy firm zewnętrznych przed przystąpieniem do pracy, zobowiązani są zapoznać się dowodnie z niniejszym Regulaminem.
- 6. Nadzór nad pracownikami firm zewnętrznych sprawuje Naczelnik Sekcji Poznań 2 lub Zastępca Naczelnika Sekcji Poznań 2 lub Mistrz Sekcji Poznań 2.
- 7. Nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu pojazdów na bocznicach w tym wewnątrz hali przeglądów, oraz zagrażające zdrowiu i życiu pracowników powinny skutkować natychmiastowym wstrzymaniem prac manewrowych oraz wstrzymaniem pracy pracowników. O zagrożeniach tych powinien być niezwłocznie powiadomiony Naczelnik Sekcji Poznań 2.

**§52.****Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych**

1. Podczas wykonywania prac manewrowych w warunkach złej widoczności spowodowanej warunkami atmosferycznymi, np. silna mgła, śnieżyca, ulewa, zawieja, silny wiatr należy zachować szczególną ostrożność, łącznie z wstrzymaniem manewrów w ekstremalnych warunkach pogodowych do czasu ich ustania.
2. W czasie złych warunków widoczności drużyna trakcyjna powinna tak manewrować taborem, aby mógł on być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.
3. W warunkach złej widoczności prędkość jazd manewrowych należy ograniczyć do 3 km/h.
4. Okres pogotowia zimowego poprzedza okres przygotowawczy i w tym czasie Naczelnik Sekcji Poznań 2 lub Zastępca Naczelnik Sekcji Poznań 2 we współpracy z Naczelnikiem Wydziału Zakupów i Logistyki ma obowiązek przygotowania na okres zimy odpowiedniej ilości materiałów i sprzętu niezbędnego do usuwania skutków zimy. Sprzęt i materiały należy zgromadzić i zabezpieczyć w pomieszczeniach warsztatowych zlokalizowanych na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu. O miejscu znajdowania się tego sprzętu i materiałów należy powiadomić pracowników punktu, w szczególności Mistrza Sekcji Poznań 2 lub Specjalistę ds. Utrzymania taboru pracującego w danej zmianie roboczej.
5. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownika manewrów KW, powinien sprawdzić:
  - a) czy miejsca, w których występują oblodzenia zostały odpowiednio posypane,
  - b) prawidłowe działanie i widoczność sygnałów oraz wskaźników,
  - c) stan i działanie rozjazdów.
6. Kierownik manewrów KW ma obowiązek, przy pomocy pracowników mu przydzielonych lub wskazanych przez Mistrza Sekcji Poznań 2 lub Specjalistę ds. Utrzymania taboru, pracującego w danej zmianie roboczej usunąć powstałe przeszkody wpływające na bezpieczeństwo ruchu kolejowego na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 oraz na bezpieczne poruszanie się na terenie punktu.
7. W przypadku występowania dalszych trudności kierownik manewrów KW, powinien natychmiast powiadomić Mistrza Sekcji Poznań 2 lub Specjalistę ds. Utrzymania taboru i ustalić sposób postępowania.
8. Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru pracujący w danej zmianie roboczej, powinien wskazać pracowników odpowiedzialnych za posypywanie śliskich miejsc, po których poruszają się ludzie, usuwać zalegający śnieg z torów i rozjazdów poza skrajnię taboru, a także oczyszczać sygnały i wskaźniki znajdujące się na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2.
9. Pracownicy wyznaczeni do prac wskazanych w ust. 5 powinni zgłaszać ich wykonanie Mistrzowi Sekcji Poznań 2 lub Specjaliście ds. Utrzymania taboru pracującemu w danej zmianie roboczej.
10. O pracach związanych z usuwaniem skutków zimy Mistrz Sekcji Poznań 2 lub Specjalista ds. Utrzymania taboru pracujący w danej zmianie roboczej, powinien

powiadomić kierownika manewrów podając zakres prac i lokalizację brygady usuwającej skutki zimy.

11. Informacje, o których mowa w ust.10, kierownik manewrów zobowiązany jest przekazać drużynie trakcyjnej. Przed miejscami, w których pracują ludzie wyznaczeni do usuwania skutków zimy drużyna trakcyjna powinna podać sygnał „Baczność”.

### **§53.**

#### **Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury**

Postępowania w przypadku awarii pojazdu trakcyjnego na torze dojazdowym 201 są określone w § 22, ust. 5.

1. Postępowanie w przypadku awarii pojazdu KW na torze dojazdowym 201.
  - a) Dysponent KW powiadamia Dyżurnego Ruchu LCS Wągrowiec o awarii pojazdu KW na torze dojazdowym nr 201.
  - b) Dysponent KW organizuje ściągnięcie z toru nr 201 uszkodzonego pojazdu do PUT Wągrowiec przy pomocy sprawnych pojazdów KW będących w PUT lub na stacji.
2. Postępowanie w przypadku awarii pojazdu Przewoźnika obsługującego bocznicę ZUT Józef Kosiński
  - a) Dysponent KW powiadamia Dyżurnego Ruchu LCS Wągrowiec oraz przedstawiciela ZUT Józef Kosiński o awarii pojazdu Przewoźnika na torze dojazdowym nr 201.
  - b) Właściciel bocznicy ZUT organizuje ściągnięcie uszkodzonego taboru na teren bocznicy ZUT, przy użyciu lokomotywy manewrowej ZUT
  - c) W przypadku braku możliwości, ściągnięcie uszkodzonego pojazdu na bocznicę kolejową ZUT Józef Kosiński, ściągnięcie uszkodzonego pojazdu w kierunku stacji Wągrowiec organizuje PKP PLK jak w przypadku niedrożności na szlaku.

### **§54.**

#### **Postępowanie w razie wypadku lub incydentu**

1. 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,
  - e) pożar pojazdu kolejowego.
2. Poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
  - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko 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.
  - 3. Incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem taboru kolejowego i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.
  - 4. Kolidzja - jest to zdarzenie obejmujące:
    - 1) zderzenie - dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnych kierunków.
    - 2) najechanie - niezamierzone, dynamiczne:
      - a) zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku,
      - b) zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym,
      - c) najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego, powodujące wykołowanie pojazdu kolejowego,
    - 3) starcie – zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.
  - 5. Wykołowanie – trwały brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.
  - 6. Każdy pracownik Kolei Wielkopolskich Sp. z o.o., który zauważył, że może dojść do zdarzenia kolejowego, powinien użyć wszystkich możliwych i dostępnych środków, aby zapobiec zdarzeniu, a gdy to jest niemożliwe, do zmniejszenia skutków wypadku
  - 7. O zaistniałym wypadku na Punkcie Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu kierownik manewrów powinien niezwłocznie powiadomić Dysponenta i Mistrza a pod jego nieobecność Specjalistę ds. Utrzymania i Odbiorów Technicznych pracujący w danej zmianie roboczej.  
Dysponent o zaistniałym wypadku niezwłocznie powiadamia:
    - a) Dyspozytora Kolei Wielkopolskich,
    - b) Dyżurnego ruchu stacji Wągrowiec.
    - c) Naczelnika lub Zastępcę Naczelnika Sekcji Poznań 2,
  - 8. Zgłaszając wypadek kolejowy należy podać miejsce, czas, opis wypadku i jego skutki. Brak możliwości podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
  - 9. Dysponent, który otrzymał zgłoszenie o wypadku kolejowym na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu powinien dokonać powiadomienia odpowiednich służb stosownie do skali skutków wypadku, tj.:
    - a) Pogotowie ratunkowe – w przypadku, gdy w wyniku wypadku ucierpeli ludzie, np. wskutek najechania pojazdu na człowieka, zderzenia pojazdów, itp.,
    - b) Straż pożarną, jeżeli w wyniku wypadku doszło do zakleszczenia ludzi w taborze lub nie ma do nich dostępu, pożaru pojazdu,
    - c) Policję – przy każdym wypadku,
    - d) Inne służby – w razie potrzeby.
- Numery telefonów kontaktowych podano w załączniku nr 3.

10. Zatajanie wypadków kolejowych jest zabronione i podlega sankcjom określonym w ustawie z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. 2020 poz. 1043 z późn. zm.).
11. Szczegółowe zasady postępowania po zaistnieniu wypadku kolejowego określa „Instrukcja postępowania w sprawie wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych KW-11”.
12. Wypadki kolejowe podlegają dochodzeniom prowadzonym przez komisje kolejowe. Zasady powoływania komisji, uprawnienia oraz sposoby pracy komisji kolejowych określa „Instrukcja postępowania w sprawie wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych KW-11” oraz wewnętrzne wytyczne Spółki.
13. Do czasu przybycia komisji nie wolno: przestawiać pojazdów kolejowych na Punkcie Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu (pojazdów, które uczestniczyły w wypadku oraz pozostałych pojazdów), wkolejać pojazdów ani w inny sposób usuwać skutków wypadku, zacierać ślady wypadku, w tym dokumentacji.
14. Tabor wykolejony po ponownym wstawieniu na tor powinien zostać poddany sprawdzeniu i pomiarom w zakresie określonym w „Instrukcji o zasadach technicznego utrzymania pojazdów trakcyjnych KWt-1” lub „Instrukcji o zasadach technicznego utrzymania wagonów osobowych normalotorowych KWo-1”. Sposób udokumentowania przeprowadzonych pomiarów i sprawdzeń powinien być zgodny z dokumentacją systemu utrzymania tego typu pojazdu. Dalszy tok postępowania z pojazdem uzależniony jest od wyników przeprowadzonych pomiarów, co zostało określone w przedmiotowych instrukcjach Spółki.
15. W przypadku, gdy do usuwania skutków wypadku konieczne jest użycie pociągu lub pojazdu ratownictwa technicznego, stosownego powiadomienia i żądania takiego pojazdu dokonuje Dyspozytor Kolei Wielkopolskich.

## **§55.**

### **Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo**

1. Prace na bocznicy należy wykonywać w sposób bezpieczny, tzn. nie narażając zdrowia i życia pracowników punktu, nie narażając mienia Spółki na uszkodzenia, a także bez szkód dla środowiska naturalnego.
2. Warunkiem zachowania bezpieczeństwa prac manewrowych jest ścisłe przestrzeganie niniejszego Regulaminu oraz instrukcji obowiązujących w Spółce.
3. Szczegółowe zasady bezpieczeństwa pracy manewrowej określono w „Instrukcji organizacji pracy manewrowej KW-9”.
4. W razie wystąpienia zagrożenia w ruchu kolejowym, natychmiast wstrzymać prace manewrowe poprzez podawanie sygnału „Stój” podawane ręcznie i dźwiękowo.
5. Po zaistniałym wypadku przy pracy pracownika, w razie konieczności wezwać pomoc medyczną poprzez powiadomienie Szpitalnego Oddziału Ratunkowego w Wągrowcu ul. Kościuszki 74 tel. 672685081, lub poprzez nr 999 lub numer alarmowy 112.

## **Rozdział XII**

### **Współpraca z innymi podmiotami**

#### **§56.**

##### **Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy**

1. Bocznica połączona jest z:
  - a) torami zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu
  - b) bocznica kolejową ZUT Józef Kosiński

#### **§57.**

##### **Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej**

1. Rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej, prowadzone będą na zasadzie porozumień i w przypadku konieczności działań określonych prawem.

#### **§58.**

##### **Wykaz adresów i numerów telefonów**

1. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu, Al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań (61) 633 32 42,
2. Sekcję Eksploatacji Gniezno ul. Konikowo 14a, tel. (61) 633 43 40.
3. Stacja Wągrowiec – Dyżurny Ruchu, tel. (67) 268 17 73
4. ZUT” Zakład Usług Technicznych Józef Kosiński, ul. Rogozińska 90, ~~62-100 Wągrowiec tel. 500 075 339, 672 627 660~~

## **Rozdział XIII**

### **Postanowienia końcowe**

#### **§59.**

##### **Rozdzielnik regulaminu**

1. Regulamin sporządzono w 10 egzemplarzach, które otrzymują:

a) Zarząd Spółki Koleje Wielkopolskie	1 egzemplarz
b) PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu	2 egzemplarze
c) „ZUT” Zakład Usług Technicznych Józef Kosiński	1 egzemplarz
d) Dyrektor Pionu Techniczno-Eksploatacyjnego	1 egzemplarz
e) Naczelnik Sekcji WSE 2	1 egzemplarz
f) Naczelnik Sekcji WSE 1	1 egzemplarz
g) Naczelnik Wydziału Utrzymania Taboru	1 egzemplarz
h) Naczelnik Wydziału Zarządzania Drużynami Pociągowymi	1 egzemplarz
i) Naczelnik Dyspozytury	1 egzemplarz
j) Naczelnik Wydziału Eksploatacji	1 egzemplarz



### **§60.**

#### **Sposób udostępniania regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej**

1. Niniejszy Regulamin obowiązuje od dnia podjęcia stosownej uchwały przez Zarząd Kolei Wielkopolskich Sp. z o.o.
2. Niniejszy Regulamin obowiązuje wszystkich pracowników związanych z wykonywaniem pracy manewrowej na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu, prac utrzymaniowo - naprawczych przy pojazdach kolejowych, prac naprawczych lub modernizacyjnych infrastruktury kolejowej, prowadzących diagnostykę infrastruktury, prowadzących ruch kolejowy do i z punktu oraz innych pracowników wykonujących usługi na rzecz Spółki w obrębie punktu.
3. Z postanowieniami Regulaminu muszą być dowodnie zapoznani wszyscy pracownicy zatrudnieni przy pracy manewrowej, pracownicy wykonujący prace utrzymaniowo – naprawcze na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu oraz pracownicy podmiotów zewnętrznych wykonujących na terenie Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu prace na rzecz Spółki, np. remonty, modernizacje, diagnostykę infrastruktury, itp.
4. Zapoznania z Regulaminem dokonują kierownicy komórek organizacyjnych Spółki w których zatrudnione są osoby wskazane w ust. 2.
5. Kierownicy komórek organizacyjnych podmiotów zewnętrznych wykonujących prace na rzecz Spółki przed rozpoczęciem zleconych prac powinni zapoznać z niniejszym Regulaminem wszystkich pracowników, którzy będą wykonywać te prace, a potwierdzenie zapoznania przekazać Naczelnikowi Sekcji WSE2 lub wyznaczonemu przez niego pracownikowi.

### **§61.**

#### **Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu**

1. Niniejszy Regulamin powinien być utrzymywany w stanie aktualnym. Aktualizacji uzgodnień oraz rozpowszechnianie aktualnych egzemplarzy Regulaminu dokonuje Naczelnik Wydziału Eksploatacji lub wyznaczony przez niego pracownik w uzgodnieniu z pozostałymi komórkami organizacyjnymi.
2. Zapoznania ze zmianami Regulaminu i uzyskania potwierdzeń od pracowników dokonują kierownicy komórek organizacyjnych Spółki oraz podmiotów zewnętrznych, w których zatrudnieni są ci pracownicy.

### **§62.**

#### **Osoba odpowiedzialna za aktualizację regulaminu**

1. Osobą odpowiedzialną za przygotowanie zmian stanu prawnego lub faktycznego regulaminu jest Naczelnik Wydziału Eksploatacji.

## Rozdział XIV

### Skorowidz zmian i uzupełnień regulaminu

[illegible]

## **Rozdział XV**

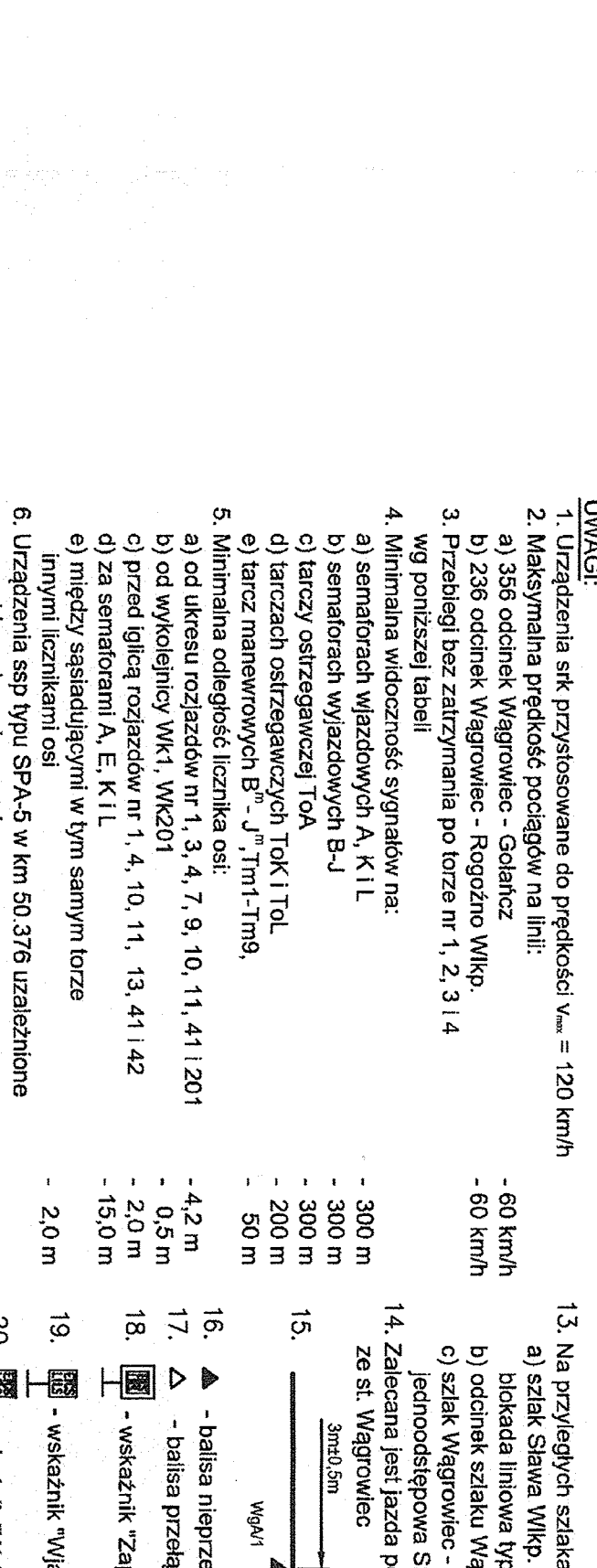
### **Załączniki do regulaminu**

**Załącznik 1. Plan schematyczny bocznicy kolejowej**

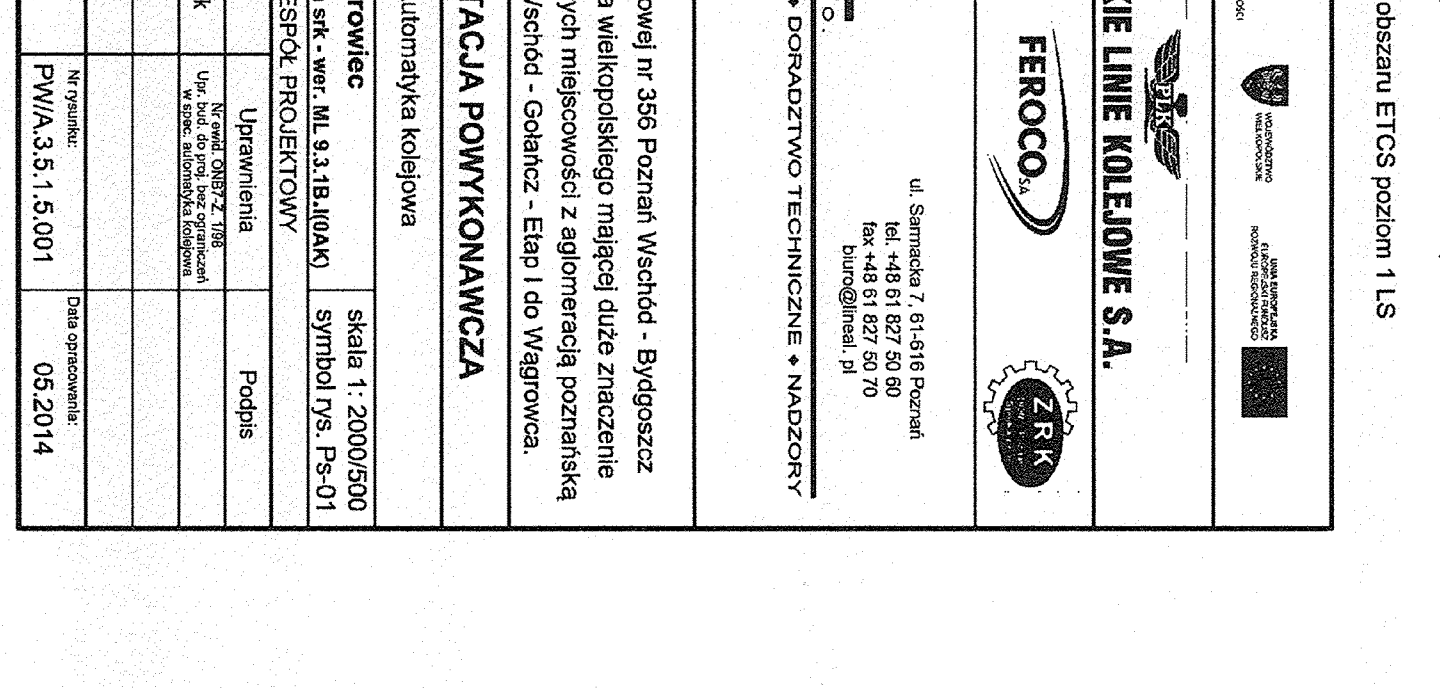
**Załącznik 2. Plan schematyczny urządzeń srk stacja Wągrowiec**







obszaru ETCS poziom 1 LS



- 

[illegible][illegible][illegible]



**Załącznik 3. Wykaz numerów kontaktowych i adresów do jednostek organizacyjnych i instytucji związanych z eksploatacją Punktu Utrzymania Taboru Sekcji Poznań 2 w Wągrowcu**

<b>Lp.</b>	<b>Opis jednostki organizacyjnej</b>	<b>Nr tel. kontaktowego</b>
1	Naczelnik Sekcji Poznań 2	691 404 350
2	Z-ca Naczelnika Sekcji Poznań 2	697 044 206
3	Mistrz Sekcji Poznań 2	781 720 407
4	Dyspozytor KW	(61) 279 27 77 (61) 279 27 78 Tel. kom. 661 944 350
5	Naczelnik Wydziału Utrzymania Taboru	(61) 279 27 60
6	Naczelnik Wydziału Eksploatacji	(61) 279 27 86
7	Nr alarmowy	112
8	Pogotowie ratunkowe	Nr ogólny: 999 Szpitalny Oddział Ratunkowy Zespołu Opieki Zdrowotnej w Wągrowcu Tel. (67) 268 15 02
9	Straż pożarna	Nr ogólny: 998 Państwowa Straż Pożarna, Komenda Powiatowa (Wągrowiec, ul. Przemysłowa 44) Tel. (47) 771 96 00
10	Policja	Nr ogólny: 997 Komenda Powiatowa Policji w Wągrowcu ul. Taszarowo 11 Tel. (47) 774 62 11
11	PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu Sekcja Eksploatacji Gniezno	Sekcja Eksploatacji Gniezno, ul. Konikowo 14a Tel. (61) 633 43 40
12	Dyżurny ruchu stacji Wągrowiec	Tel. (67) 268 17 73
13	ZUT Wągrowiec (ochrona całodobowa)	(67) 262 76 60 Tel. kom. 510 183 152
14	ZUT Wągrowiec Józef Kosiński – właściciel firmy	602 767 949