



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

UZGODNIONO:

SPORZĄDZIŁ:

ZATWIERDZAM:

.....

.....

.....

UZGODNIONO:

DNIA:

.....

.....

Regulamin sporządzono w jednobrzmiących egzemplarzach
Regulamin zawiera 46 stron

Spis treści

1. Postanowienia ogólne	3
2. Opis techniczny boczniczy kolejowej.....	8
3. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej.....	26
4. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej.....	27
5. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy	31
6. Organizacja obsługi punktu/ów zdawczo-odbiorczego/ych	35
7. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych	35
8. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem obiektów i urządzeń infrastruktury kolejowej boczniczy przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego	35
9. Wymagane kwalifikacje dla pracowników związanych z transportem kolejowym na boczniczy (łącznie z pracami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej zlokalizowanej na boczniczy)	37
10. Obowiązki pracowników związanych z pracą transportu kolejowego boczniczy (dla poszczególnych stanowisk pracy związanych bezpośrednio z realizowanym na boczniczy ruchem kolejowym oraz z pracą ładunkową wagonów kolejowych)	37
11. Postępowanie w razie wypadku z ludźmi lub wypadku z taborem kolejowym	44
12. Wykaz adresów i numerów telefonów zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z torami którego/ych bocznicza kolejowa jest połączona oraz przewoźnika/ów kolejowego/ych obsługującego/ych bocznicę kolejową	45
13. Postanowienia końcowe	45
14. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu.....	46
15. Załączniki do regulaminu	46

1. Postanowienia ogólne

1.1. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu - Regulamin Pracy Boczniczy „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., ul. Doktora Twardego 6, 31-201 Kraków zwany dalej Regulaminem Pracy Boczniczy Kolejowej został opracowany na podstawie:

1.1.1. Akty związane:

- 1.1.1.1. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 26 lutego 2010 r. „W sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej sporządzanego przez użytkownika” (Dz. U. Min. In., nr 3, poz. 8).
- 1.1.1.2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r., poz. 8).
- 1.1.1.3. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r., poz. 1984).
- 1.1.1.4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2021 r., poz. 2351, z późn. zm.).
- 1.1.1.5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie autoryzacji bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. z 2021 r., poz. 1320).
- 1.1.1.6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie Warunków Technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. z 1998 r., nr 151, poz. 987, z późn. zm.).
- 1.1.1.7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744, z późn. zm.).
- 1.1.1.8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 226, z późn. zm.).
- 1.1.1.9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 360, z późn. zm.).
- 1.1.1.10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2021 r., poz. 101).
- 1.1.1.11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2373).
- 1.1.1.12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. z 2014 r., poz. 212, z późn. zm.).

- 1.1.1.13. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 340).
- 1.1.1.14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1923).
- 1.1.1.15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369).
- 1.1.1.16. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 stycznia 2016r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 63).
- 1.1.1.17. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r., poz. 755 z późn. zm.).
- 1.1.1.18. Ustawa – Prawo przedsiębiorców z dnia 06 marca 2018r. (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 162 z późn. zm.).
- 1.1.1.19. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2311, z późn. zm.).
- 1.1.1.20. Dokumentacja projektowa budowy boczniczy kolejowej „Koleje Małopolskie”.
- 1.1.2. Cel opracowania regulaminu:
 - 1.1.2.1. Prowadzenie działalności gospodarczej przez „Koleje Małopolskie” Sp. z o.o. ul. Wodna 2, 30-556 Kraków na boczniczy kolejowej.
 - 1.1.2.2. Określenie warunków technicznych i eksploatacyjnych obsługi boczniczy.
 - 1.1.2.3. Ustalenie zasad i wymagań bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego ze stacji i do stacji obsługującej bocznicę kolejową, w tym zapewnienie należytego bezpieczeństwa taboru kolejowego i urządzeń kolejowych znajdujących się na terenie boczniczy.
 - 1.1.2.4. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz osobistego pracowników zatrudnionych przy pracy manewrowej na boczniczy, jak również bezpieczeństwa innych osób znajdujących się w rejonie pracy manewrowej, a związanych z wykonywaniem czynności na boczniczy, w tym także pracowników administracyjnych.
 - 1.1.2.5. Zapewnienie utrzymania w należyłym stanie nawierzchni kolejowej i innych urządzeń znajdujących się na boczniczy.

- 1.2. Prawna podstawa eksploatacji boczniczy kolejowej:
 - 1.2.1. Prawo do dysponowania nieruchomością, na terenie której położona jest bocznicza, na podstawie Umowy dzierżawy nr KNKr9.022.LC.8510.2019 zawartej między spółką „Koleje Małopolskie” sp. z o. o., a Polskie Koleje Państwowe S.A. w dniu 19 listopada 2019 r.
 - 1.2.2. Świadectwo Bezpieczeństwa wydane przez Urząd Transportu Kolejowego, Aleje Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa dla zarządcy infrastruktury (użytkownika boczniczy kolejowej Koleje Małopolskie sp. z o. o., ul. Wodna 2, 30-556 Kraków.
 - 1.2.3. Niniejszy Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej „Koleje Małopolskie” ul. Doktora Twardego 6, 31-201 Kraków, uzgodniony z zarządcą linii: PKP Polskie Linie Kolejowe SA., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków.
- 1.3. Nazwa boczniczy:
 - 1.3.1. „Koleje Małopolskie” 31-201 Kraków, ul. Doktora Twardego 6 w stacji Kraków Główny KGA,
 - 1.3.2. Bocznicza kolejowa otrzymuje skróconą nazwę: „KMŁ”.
- 1.4. Użytkownik boczniczy kolejowej:
 - 1.4.1. Koleje Małopolskie sp. z o. o., ul. Wodna 2, 30-556 Kraków.
- 1.5. Współużytkownicy boczniczy kolejowej:
 - 1.5.1. Nie dotyczy.
- 1.6. Adres i telefony boczniczy kolejowej:
 - 1.6.1. Adres boczniczy kolejowej „Koleje Małopolskie”: ul. Doktora Twardego 6, 31-201 Kraków.
 - 1.6.2. Adres do korespondencji: Koleje Małopolskie sp. z o.o., ul. Wodna 2, 30-556 Kraków, telefon +48 12 307 17 14, e-mail: sekretariat@kolejemalopolskie.com.pl
- 1.7. Punkt odgałęzienia:
 - 1.7.1. Bocznicza kolejowa „KMŁ” odgałęzia się jako bocznicza stacyjna w stacji Kraków Główny KGA w km 69+071 linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny (zarządca linii kolejowej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A) od toru nr 112 na rozjeździe nr 229. Kilometr 69+071 linii kolejowej nr 133 jest kilometrem 0+000 (tor nr 551) boczniczy kolejowej „KMŁ”.
 - 1.7.2. Koniec boczniczy kolejowej „KMŁ” znajduje się w torze nr 561 w km 0+115 i jest zakończony kozłem oporowym.
- 1.8. Tory dojazdowe:
 - 1.8.1. Nie dotyczy.
- 1.9. Przeznaczenie boczniczy kolejowej:
 - 1.9.1. Wykonywanie przy pojazdach kolejowych czynności utrzymaniowo-serwisowo-naprawczych i obrządzania składów.
 - 1.9.2. Postój pojazdów kolejowych na torach boczniczy w oczekiwaniu na obsługę kolejnych pociągów, zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy.
 - 1.9.3. Wykonywanie prac manewrowych przy pojazdach kolejowych wynikających z przyjętej technologii pracy boczniczy.

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

1.10. Zakres obowiązywania regulaminu:

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

1.11. Wykaz i zakres przepisów i instrukcji obowiązujących na boczniczy kolejowej

1.11.1. Przepisy własne:

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

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

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

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

1.11.2. Przepisy innego zarządcy infrastruktury:

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

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

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

- 1.12. Status boczniczy kolejowej:
- 1.12.1. Bocznicza kolejowa „KMŁ”, posiada status infrastruktury udostępnianej, stanowiącej obiekt infrastruktury usługowej. Na wniosek przewoźnika operator boczniczy umożliwi dostęp do torów kolejowych na boczniczy kolejowej „KMŁ” oraz do korzystania z następujących usług:
 - 1.12.1.1. Postój pojazdów trakcyjnych na torach boczniczy.
 - 1.12.1.2. Zapewnienie dostępu do prądu trakcyjnego.
 - 1.12.1.3. Rewizja techniczna taboru i utrzymanie naprawcze oraz odfekalnianie, obrządzanie, wodowanie, mycie taboru kolejowego.
 - 1.12.2. Szczegółowe zasady związane z dostępem do obiektu infrastruktury usługowej zawarte są w Regulaminie dostępu do OIU na stronie internetowej: www.kolejemalopolskie.com.pl.

2. Opis techniczny boczniczy kolejowej

- 2.1. Położenie boczniczy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicza jest połączona:
 - 2.1.1. Bocznicza kolejowa „KMŁ” odgałęzia się jako bocznicza stacyjna w stacji Kraków Główny KGA w km 69+071 linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Kraków Główny (zarządca linii kolejowej: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A) od toru nr 112 na rozjeździe nr 229. Kilometr 69+071 linii kolejowej nr 133 jest kilometrem 0+000 (tor nr 551) boczniczy kolejowej „KMŁ”.
 - 2.1.2. Koniec boczniczy kolejowej „KMŁ” znajduje się w torze nr 561 w km 0+115 i jest zakończony kozłem oporowym.
- 2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada:
 - 2.2.1. Bocznicza kolejowa KMŁ stanowi jeden okręg nastawczy. Na boczniczy KMŁ zlokalizowany jest jeden posterunek nastawczy boczniczy "KMŁ”.
 - 2.2.2. Sterowanie ruchem kolejowym będzie realizowane z nastawni manewrowej „KMŁ” znajdującej się w budynku hali zaplecza, którego obsadę stanowi dyżurny ruchu lub nastawniczy.
 - 2.2.3. Granica okręgu nastawczego przebiega:
 - 2.2.3.1. Od początku boczniczy – Tarcza manewrowa Tm225 w km 0+046 w torze nr 551.
 - 2.2.3.2. Do końca boczniczy – Tarcza zaporowa Tz508 w km 0+096 w torze nr 561.
 - 2.2.4. Obsługa rozjazdu nr 229 i tarczy manewrowej nr Tm229 znajdujących się na terenie zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. oraz tarczy manewrowej nr Tm225 znajdującej się na terenie boczniczy „KMŁ” prowadzona jest z nastawni dysponującej KGA przez pracowników zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.
 - 2.2.5. Obsługa tarczy manewrowej nr Tm501 znajdującej się na terenie boczniczy prowadzona jest przez dyżurnego ruchu bądź nastawniczego nastawni manewrowej „KMŁ”.
- 2.3. Lokalizacja punktu/ów zdawczo-odbiorczego/yh:
 - 2.3.1. Nie dotyczy.

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

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

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

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość ogólna			Długość budowlana [m]	Długość użytkowa		
			od	do	[m]		od	do	[m]
1	551 E	dojazdowy	ŚR 229	KR 501	140	124	Z229	Tm501	93
							l. t551-501	Tm225	93
2	501 cz. E	tor obsługi taboru: przeglądy, naprawy, obrządzanie taboru	PR 501	PR 514	584	401	l. 506-t501	Tm524	337
							l. t501-513	Tm508	335
3	502 E	tor obsługi taboru: odfekalianie, mycie, wodowanie, przeglądy, obrządzanie	PR 502	PR 514	533	370	l. 508-t502	Tm523	271
							l. t502-512	Tm509	279
4	503 E	tor obsługi taboru: naprawy obrządzanie	PR 506	PR 513	451	397	l. 506-t503	Tm525	345
							l. t503-513	Tm507	339
5	504 E	tor wyjazdowy: odfekalnianie, obrządzanie, wodowanie	PR 508	PR 512	391	310	l. 508-t504	Tm522	255
							l. t504-511	Tm510	248
6	505 E	tor postojowy i obrządzania taboru	PR 502	KO6	240	212	l. 502-t505	Tz504	171
							Tz504	Tm506	169
7	506 E	tor komunikacyjny	PR 509	PR 511	186	98	l. 509-t506	Tm521	93
							l. t506-410	Tm514	93
8	507 E	tor postojowy i obrządzania taboru	ŚR 504	KOs5	205	191	l. 504-t507	Tz505	156
							Tz505	Tm505	154
9	508 E	tor komunikacyjny	PR 505	PR 509	226	172	l. 505-t508	Tm513	119
							l. t508--409	Tm511	120
10	509 E	tor postojowy i obrządzania taboru, dojazdowy do toru nr 513	PR 507	KOs4	137	137	l. 507-t509	Tz506	123
							Tz506	Tm504	121
11	510 E	tor postojowy i obrządzania taboru	KO3	PR 509	246	219	l. t510-409	Tz503	172
							Tz503	Tm512	166
12	511 E	tor postojowy i obrządzania taboru	KOs1	ŚR 504	146	131	l. t511-504	Tz501	93
							Tz501	Tm502	91
13	512 E	tor postojowy i obrządzania taboru	PR 510	KOs7	180	154	l. 510-t512	Tz507	121
							Tz507	Tm526	119
14	513 E	tor postojowy i obrządzania taboru	KO2	PR 507	170	140	l. t513-507	Tz502	99

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

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Długość ogólna			Długość budowlana [m]	Długość użytkowa		
			od	do	[m]		od	do	[m]
							Tz502	Tm503	97
15	561 E	tor wyciągowy oraz postój i obrządzanie taboru	KR 514	KO8	114	114	I. 514-t561	Tz508	93
							Tz508	Tm527	91
16	E	wstawka międzyrozjazdowa	PR 501	PR 504	21	21	-	-	-
17	E	wstawka międzyrozjazdowa	PR 504	PR 507	16	16	-	-	-

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

Tabela 4. Wykaz torów bocznicowych (pochylenia podłużne)

Lp.	Nr toru	Pochylenie	w kierunku	Wartość pochylenia	Długość pochylenia [m]
1	551	wzniesienie	toru nr 501	1,21 ‰	57,98
		wzniesienie		6,59 ‰	203,37
2	501	wzniesienie	hali	2,49 ‰	143,51
		poziom	--	0,00 ‰	180,40
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 514)	4,03 ‰	48,87
3	502	wzniesienie	hali	6,61 ‰	93,60
		wzniesienie		2,54 ‰	137,38
		poziom	--	0,00 ‰	179,81
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 514)	4,04 ‰	133,04
4	503	wzniesienie	hali	6,59 ‰	30,00
		wzniesienie		2,44 ‰	143,51
		poziom	--	0,00 ‰	180,40
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 513)	3,98 ‰	97,89
5	504	wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 514)	2,55 ‰	116,62
		poziom	--	0,00 ‰	179,52
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 512)	4,04 ‰	133,13
6	505	wzniesienie	końca toru (koziół oporowy)	6,56 ‰	62,54

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

Lp.	Nr toru	Pochylenie	w kierunku	Wartość pochylenia	Długość pochylenia [m]
		poziom		0,00 ‰	177,51
7	506	poziom	--	0,00 ‰	93,59
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 511)	1,91 ‰	46,15
		poziom	--	0,00 ‰	180,42
8	507	wzniesienie	początku toru (rozjazd nr 504)	6,56 ‰	25,26
		wzniesienie	końca toru (rozjazd nr 505)	6,54 ‰	30,58
9	508	wzniesienie			2,60 ‰
		poziom	--	0,00 ‰	41,01
10	509	poziom	--	0,00 ‰	136,22
11	510	spadek	końca toru (kocioł oporowy)	2,50 ‰	184,67
		poziom	--	0,00 ‰	61,76
12	511	poziom	--	0,00 ‰	122,20
13	512	wzniesienie	końca toru (kocioł oporowy)	1,91 ‰	82,54
		wzniesienie		2,45 ‰	60,69
14	513	poziom	--	0,00 ‰	85,81
		wzniesienie	początku toru (kocioł oporowy)	6,57 ‰	50,38
		poziom	--	0,00 ‰	34,56
15	561	poziom	--	0,00 ‰	104,13

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

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

Tabela 5. Wykaz rozjazdów

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

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

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

Tabela 6. Wykaz wykolejnic

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

2.7. Uzależnienia zwrotnic rozjazdów i wykolejnic

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

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic i wykolejnic do okręgów nastawczych

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

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

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

2.9. Przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

Tabela 7. Wykaz przejazdów służbowych

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

2.10. Oświetlenie boczniczy kolejowej

Tabela 8. Wykaz zastosowanego typu oświetlenia

Lokalizacja punktów świetlnych	Rodzaj oświetlenia	Liczba lamp	Moc [W]	Lokalizacja wyłączników	Osoba obsługująca
Wzdłuż toru 551	Oświetlenie LED na słupach wirowanych o wys. 10,5m	4	4x78	Pulpit operatorski w dyspozytorni hali napraw	Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Wzdłuż toru 511		2	2x78		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Wzdłuż toru 513		5	5x78		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Wzdłuż toru 509		5	5x78		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona

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

Lokalizacja punktów świetlnych	Rodzaj oświetlenia	Liczba lamp	Moc [W]	Lokalizacja wyłączników	Osoba obsługująca
Międzytorze torów 503 i 505		13	13x78		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Międzytorze torów 501 i 502 (wschodnia część przed halą)		11	11x78		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Międzytorze torów 501 i 502 (zachodnia część przed halą)		3	3x18		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Wzdłuż toru 502		2	2x18		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Wzdłuż toru 510		7	7x18		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Wzdłuż toru 506		4	4x18		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Wzdłuż toru 512		5	5x18		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Wzdłuż toru 561		4	4x18		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Wzdłuż toru 503		6	6x18		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Wzdłuż drogi dojazdowej		14	14 x 78 + 61,5 +53,5		Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona
Oświetlenie zewnętrzne (na elewacji hali)		Oprawy LED	-		-
Oświetlenie pomieszczeń biurowych i magazynowych	-		-	Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona	
Oświetlenie toru nr 501 w hali	34		34x200	Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona	
Oświetlenie toru 502 w hali	34		34x200	Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona	
Oświetlenie toru 503 w hali	34		34x200	Mistrz zmianowy lub osoba upoważniona	

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

- 2.11. Punkty ładunkowe:
2.11.1. Nie dotyczy.
- 2.12. Wagi wagonowe:
2.12.1. Nie dotyczy.
- 2.13. Bramy kolejowe:
2.13.1. W km 0+276 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 501 (strona wschodnia).
2.13.2. W km 0+416 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 501 (strona zachodnia).
2.13.3. W km 0+198 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 502 (strona wschodnia).
2.13.4. W km 0+338 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 502 (strona zachodnia).
2.13.5. W km 0+254 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 503 (strona wschodnia).
2.13.6. W km 0+394 brama wjazdowa do hali napraw w torze nr 503 (strona zachodnia).
- 2.14. Skrajnie budowli i taboru oraz skrajniki:
2.14.1. Na boczniczy kolejowej „KMŁ” wszystkie obiekty przytorowe (słupy sieci trakcyjnej, sygnalizatory, wskaźniki, itp.) posiadają zachowaną skrajnię taboru i budowli zgodnie z normą PN-69 K-02057 (skrajnia GPL-1 wg PKP PLK S.A.).
- 2.15. Lokalizacja budowli lub urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli:
2.15.1. Nie dotyczy.
- 2.16. Sygnały, wskaźniki i tablice:

Tabela 9. Zestawienie wskaźników i tablic

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Dotyczy torów/rozjazdów	Przeznaczenie	Uwagi
1	Wskaźnik zakresu	W 17	Międzytorze torów 551 i 511	Oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno tor zająć taborem kolejowym.	-
2			Międzytorze torów 511 i 513		
3			Międzytorze torów 507 i 509		
4			Międzytorze torów 505 i 507		
5			Międzytorze torów 501 i 503		
6			Międzytorze torów 501 i 505		

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

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Dotyczy torów/rozjazdów	Przeznaczenie	Uwagi
7			Międzytorze torów 501 i 502		
8			Międzytorze torów 502 i 508		
9			Międzytorze torów 502 i 504		
10			Międzytorze torów 508 i 510		
11			Międzytorze torów 501 i 503		
12			Międzytorze torów 502 i 504		
13			Międzytorze torów 502 i wstawki Rz510-Rz511		
14			Międzytorze torów 512 i wstawki Rz510-Rz511		
15			Międzytorze torów 501 i 502		
16			Tor nr 501 (km 0+258)		
17			Tor 501 (km 0+453)		
18	Wskaźnik zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych	We 4a	Koniec toru 505 (km 0+214)	Oznacza, że wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony na tor, przy którym jest ustawiony wskaźnik	Wskaźnik stały umieszczony przed końcówką sieci trakcyjnej
19			Koniec toru 507 (km 0+178)		
20			Koniec toru 509 (km 0+121)		
21			Koniec toru 510 (0+017)		
22			Koniec toru 511 (km 0+011)		

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

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Dotyczy torów/rozjazdów	Przeznaczenie	Uwagi
23			Koniec toru 512 (km 0+170)		
24			Koniec toru 513 (km 0+003)		
25			Koniec toru 561 (km 0+136)		
26			Tor 502 (wschodnia brama)		Wskaźnik przerośny mocowany w przypadku odłączenia sieci trakcyjnej w torze w hali. Umieszczanie i zdejmowanie przerośnych wskaźników należy do obowiązków mistrza zmianowego lub innego wyznaczonego pracownika boczniczy „KMŁ”.
27			Tor 502 (zachodnia brama)		
28			Tor 503 (wschodnia brama)		
29			Tor 503 (zachodnia brama)		
30	Tarcza zatrzymania	D 1	Tor 501 (wschodnia brama)	Sygnał do oznaczenia miejsca, w którym konieczne jest zatrzymanie manewrującego składu przed bramą hali napraw	
31			Tor 501 (zachodnia brama)		
32			Tor 502 (wschodnia brama)		
33			Tor 502 (zachodnia brama)		
34			Tor 503 (wschodnia brama)		
35			Tor 503 (zachodnia brama)		
					Tarcza zatrzymania zamocowana na bramie wjazdowej przy poszczególnym torze

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

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Dotyczy torów/rozjazdów	Przeznaczenie	Uwagi
37	Latarnia wykolejnicy Wk214	Z1wk, Z2wk	Wk214	Sygnalizacja założenia/zdjęcia wykolejnicy z toru	Obsługa przez dyżurnego ruchu stacji KGA (PKP PLK)
36	Znaki drogowe	G-4, G-2, T-0, B-20, A-10	Przejazdy służbowe w torach 501, 502 i 503	Organizacja ruchu drogowego na przejazdach służbowych po obu stronach hali	-

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

Tabela 10. Zestawienie sygnalizatorów świetlnych

Lp.	Rodzaj	Oznaczenie	Miejsce usytuowania	Przeznaczenie	Uwagi
1	Tarcza manewrowa	Tm225	Tor 551	Wyjazd z toru 551 na tory stacji Kraków Główny KGA	Tarcza manewrowa sterowana przez dyżurnego ruchu okręgu nastawczego KGA w Kraków Główny
2		Tm501	Tor 551	Obsługa jazd manewrowych w obrębie bocznic „KMŁ”	Tarcza manewrowa sterowana przez dyżurnego ruchu lub nastawczego posterunku KMŁ
3		Tm502	Tor 511		
4		Tm503	Tor 513		
5		Tm504	Tor 509		
6		Tm505	Tor 507		
7		Tm506	Tor 515		
8		Tm507	Tor 503		
9		Tm508	Tor 501		
10		Tm509	Tor 502		
11		Tm510	Tor 504		
12		Tm511	Tor 508		
13		Tm512	Tor 510		
14		Tm513	Tor 508		
15		Tm514	Tor 506		
16		Tm521	Tor 506		
17		Tm522	Tor 504		
18		Tm523	Tor nr 502		
19		Tm524	Tor 501		
20		Tm525	Tor 503		

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

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

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

2.17. Urządzenia i środki trakcyjne:

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

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

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

Tabela 11 Urządzenia i środki służące do utrzymania taboru kolejowego

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Wyposażenie
1	501	Tor do przeglądów taboru trakcyjnego na poziomie P1-P3	Kanał rewizyjno-przeglądowy, tokarka podtorowa, 8 podnośników „Kutruffa” Q=15t, zapadnia trakcyjna, stanowisko do pomiaru nacisku kół (waga), podest stały wraz z bramkami bezpieczeństwa.
2	502	Tor technologiczny	Kanał rewizyjno-przeglądowy, kanał odpadów organicznych, stanowisko do odladzania, myjnia taboru kolejowego

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

Lp.	Nr toru	Przeznaczenie toru	Wyposażenie
3	503	Tor do przeglądów i napraw pojazdów trakcyjnych na poziomie P1-P2	Kanał rewizyjno-przeglądowy, drabiny stacjonarne, podest stały wraz z bramkami bezpieczeństwa, stanowisko do laserowego pomiaru parametrów zestawów kołowych.
4	501-503	-	Suwnica pomostowa Q=16t
5	501-503	-	Mobilny pojazd do napełniania piasku w taborze kolejowym
6	501, 503, 504, 505, 506	Tory postojowe i obrządzania taboru oraz tory obsługi taboru	Gniazda do zasilania zewnętrznego taboru kolejowego
7	504	Tor wyjazdowy i technologiczny	System odfekalniania/płukania i wodowania pojazdów kolejowych.

2.19. Środki łączności:

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

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

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

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

2.19.1.3.1. Radiotelefon przenośny pracujący w sieci pociągowej na częstotliwości:

150.925 MhZ - kanał boczniczy,

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

2.20. Sieć trakcyjna na boczniczy:

2.20.1. Sieć trakcyjna na boczniczy zasilana jest prądem stałym o napięciu 3 kV.

- 2.20.2. Zelektryfikowane są tory bocznicowe: 501 (częściowo), 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 551 i 561 wraz z przejściami rozjazdowymi.
- 2.20.3. Tory w hali 502 i 503 są zelektryfikowane.
- 2.20.4. Jazda trakcją elektryczną dopuszczona jest po wszystkich torach boczniczy „KMŁ” z wyjątkiem toru 501 w hali i zakończeń innych torów ograniczonych wskaźnikami We 4a lub tarczą zaporową Z1.
- 2.20.5. Sieć trakcyjna na boczniczy zasilana jest jednostronnie poprzez odłącznik sekcyjny z napędem silnikowym nr 160 „Wagonownia KM” usytuowany na indywidualnej konstrukcji wsporczej w lokacie 0-4KM.
- 2.20.6. Otwieranie lub zamykanie odłącznika sekcyjnego nr 160 „Wagonownia KM” zasilającego całą grupę torów bocznicowych należy wykonać po uzgodnieniu z dyspozytorem PKP Energetyka S.A. – tel. 12 393 19 00
- 2.20.7. Za otwieranie lub zamykanie odłączników odpowiedzialny jest uprawniony pracownik boczniczy „KMŁ” lub też pracownik firmy zewnętrznej.
- 2.20.8. Sieć trakcyjna w hali na torach nr 502 i 503 zasadniczo pozostaje w stanie z wyłączonym napięciem, zgodnie ze schematem sekcjonowania stanowiącym załącznik nr 3 do regulaminu. Miejsca włączenia i wyłączenia zasilania oraz lokalizacji odłączników wskazane są na schemacie sekcjonowania stanowiącym pkt. 15.1.3 niniejszego regulaminu.
- 2.20.9. Wyłączenia i załączenia odłączników sieciowych dokonuje osoba upoważniona na polecenie mistrza zmianowego lub innego wyznaczonego pracownika.
- 2.20.10. Sieć trakcyjna w hali na torach 502 i 503 będzie odizolowana od sieci trakcyjnej na pozostałej części boczniczy poprzez rozłączniki nr 126 (tor 502) oraz 136 (tor 503) od strony wschodniej oraz poprzez odłączniki nr 126/1 (tor 502) i 136/1 (tor 502) od strony zachodniej.
- 2.20.11. Po odłączeniu napięcia i obustronnym uszynieniu odcinka sieci trakcyjnej między 126, a 126/1 oraz 136, a 136/1, odcinek sieci trakcyjnej wewnątrz hali zostanie uziemiony. Uziemienie odcinka sieci trakcyjnej wewnątrz hali (sieci górnej oraz sieci powrotnej) jest realizowane poprzez otwarcie zespołów odłączników nr 126/2 i 126/3 oraz 136/2 i 136/3. Odłączniki znajdują się w kontenerach 1 i 2.
- 2.20.12. Cykl załączenia lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej jest powiązany z sygnalizacją świetlną i dźwiękową w hali informującą o obecności napięcia w sieci trakcyjnej bądź jej uziemieniu.
- 2.20.13. Czynności w celu wyłączenia napięcia w sieci toru 502:
 - 2.20.13.1. Otwarcie rozłącznika nr 126 (odłączenie napięcia i uszynienie jednostronne odcinka sieci trakcyjnej między izolatorami z rozłącznikiem 126 i odłącznikiem 126/1).
 - 2.20.13.2. Otwarcie odłącznika nr 126/1 (uszynienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej między między izolatorami z rozłącznikiem 126 i odłącznikiem 126/1).

- 2.20.13.3. Otwarcie zespołów odłącznikowych nr 126/2 i 126/3 (uziemięcie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej wraz z siecią powrotną między izolatorami sekcyjnymi z odłącznikami 126/2 i 126/3).
- 2.20.14. Czynności w celu załączenia napięcia w sieci toru 502:
 - 2.20.14.1. Zamknięcie zespołów odłącznikowych nr 126/2 i 126/3 w kontenerach.
 - 2.20.14.2. Zamknięcie odłącznika nr 126/1.
 - 2.20.14.3. Zamknięcie rozłącznika nr 126.
- 2.20.15. Czynności w celu wyłączenia napięcia w sieci toru 503:
 - 2.20.15.1. Otwarcie rozłącznika nr 136 (odłączenie napięcia i uszynienie jednostronne odcinka sieci trakcyjnej między izolatorami z rozłącznikiem 136 i odłącznikiem 136/1).
 - 2.20.15.2. Otwarcie odłącznika nr 136/1 (uszynienie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej między między izolatorami z rozłącznikiem 136 i odłącznikiem 136/1).
 - 2.20.15.3. Otwarcie zespołów odłącznikowych nr 136/2 i 136/3 (uziemięcie dwustronne odcinka sieci trakcyjnej wraz z siecią powrotną między izolatorami sekcyjnymi z odłącznikami 126/2 i 126/3).
- 2.20.16. Czynności w celu załączenia napięcia w sieci toru 503:
 - 2.20.16.1. Zamknięcie zespołów odłącznikowych nr 136/2 i 136/3 w kontenerach.
 - 2.20.16.2. Zamknięcie odłącznika nr 136/1.
 - 2.20.16.3. Zamknięcie rozłącznika nr 136.
- 2.20.17. Stanowiska sterowania odłącznikami znajdują się na hali przy wrotach wjazdowych. Na stanowisku sterowania znajduje się kasetta sterownicza, w której dostęp do przycisku „włącz” blokowany jest przez zamek z kluczem. Klucz do przycisku „włącz” znajduje się w dyspozycji mistrza zmianowego lub innego wyznaczonego pracownika boczniczy „KMŁ”.
- 2.20.18. Umieszczanie i zdejmowanie przenośnych wskaźników należy do obowiązków mistrza zmianowego lub innego wyznaczonego pracownika boczniczy „KMŁ”.
- 2.21. Kolejowe obiekty inżynierskie na boczniczy:
 - 2.21.1. Nie dotyczy.
- 2.22. Inne urządzenia
 - 2.22.1. Nie dotyczy.
- 2.23. Zasady prowadzenia ruchu kolejowego pomiędzy bocznicą a torami zarządcy infrastruktury, z którymi bocznicza jest połączona:
 - 2.23.1. Jazdy manewrowe z i na bocznicę kolejową „KMŁ” odbywają się na żądanie użytkownika boczniczy po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu stacji Kraków Główny KGA i dyżurnym ruchu lub nastawniczym na terenie boczniczy „KMŁ”.
 - 2.23.2. Wjazd jazd manewrowych ze stacji Kraków Główny KGA na bocznicę kolejową „KMŁ” odbywa się po daniu zgody dyżurnemu ruchu KGA przez dyżurnego ruchu nastawni KMŁ w komputerowych urządzeniach srk (blokada stacyjna).

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

3. Warunki techniczne obsługi boczniczy kolejowej

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

- 3.7. Ruch lokomotyw użytkownika boczniczy po torach zarządcy/ów infrastruktury kolejowej, z którym/i bocznicza kolejowa jest połączona:
- 3.7.1. Pojazdy trakcyjne użytkowników boczniczy mogą poruszać się po torach zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. na podstawie odrębnych przepisów zarządcy.
- 3.7.2. Pojazd szynowo-drogowy nie może poruszać się po torach zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A., z którą jest połączona bocznicza „KMŁ”.

4. Warunki prowadzenia pracy manewrowej na boczniczy kolejowej

- 4.1. Podział boczniczy kolejowej na rejony manewrowe:
- 4.1.1. Bocznicza „KMŁ” stanowi jeden rejon manewrowy, na którym sterowanie ruchem kolejowym będzie realizowane z nastawni manewrowej „KMŁ” zgodnie z postanowieniami pkt. 2.1 i 2.2 niniejszego regulaminu.
- 4.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy kolejowej:
- 4.2.1. Prędkość jazdy po torach boczniczy wynosi maksymalnie 15 km/h, oprócz toru 504, na którym prędkość maksymalna wynosi 25 km/h.
- 4.2.2. Prędkość jazdy w hali wynosi maksymalnie 3 km/h.
- 4.2.3. Prędkość jazdy należy ograniczyć:
- 4.2.3.1. W razie ograniczenia widoczności przez silną mgłę, zamieć śnieżną, ulewny deszcz, brak światła elektrycznego, należy ograniczyć prędkość jazdy manewrowej do 10 km/h.
- 4.2.3.2. Przy łączeniu pojazdów i jazdy przez myjnię do 2 km/h.
- 4.2.3.3. Przy jeździe ciągnionej dla manewrów z pojazdem dwudrogowym do 10 km/h.
- 4.2.3.4. Przy jeździe spychanej dla manewrów z pojazdem dwudrogowym do 5 km/h.
- 4.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej:
- 4.3.1. Manewry na boczniczy wykonywane są sposobem odstawczym, na zasadzie przetaczania taboru pojazdem trakcyjnym lub pojazdem drogo-szynowym.
- 4.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym:
- 4.4.1. Składy manewrowe stanowią pojazdy trakcyjne z własnym napędem.
- 4.4.2. Pojazd szynowo-drogowy może być usytuowany na początku lub na końcu pojazdu trakcyjnego, który nie porusza się z wykorzystaniem własnego napędu.
- 4.4.3. Pchane pojazdy kolejowe bezwzględnie są z pojazdem szynowo-drogowym i ze sobą sprzęgnięte.
- 4.4.4. Podczas wstawiania pojazdów trakcyjnych do hali i na tory odstawcze na pchanych pojazdach kolejowych ustawiacz powinien poprzedzać pieszko (idąc obok toru) i podawać sygnały w kierunku maszynisty.
- 4.4.5. Przed rozpoczęciem pchania ustawiacz powiadamia maszynistę o pchaniu pojazdów kolejowych.
- 4.4.6. Maksymalna liczba pchanych pojazdów trakcyjnych przez pojazd szynowo-drogowy do podstawienia w hali na tor nr 501 nie powinna przekraczać maksymalnego uciążu pojazdu szynowo-drogowego.

- 4.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów i lokomotyw:
- 4.5.1. Sprzęganie pojazdów trakcyjnych jest wykonywane z pojazdem szynowo-drogowym, którym wykonywana jest praca manewrowa na boczniczy „KMŁ”.
 - 4.5.2. Sprzęganie pojazdów trakcyjnych jest również możliwe między dwoma pojazdami trakcyjnymi z wykorzystaniem sprzęgów automatycznych. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów trakcyjnych należy wówczas do obowiązku maszynisty pod nadzorem drugiego maszynisty lub ustawiacza.
 - 4.5.3. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych ze sprzęgiem śrubowym i zawieszanie sprzęgów hamulcowych na wsporniki przy podstawianiu i zabieraniu pojazdów kolejowych na boczniczy kolejowej „KMŁ” należy do obowiązku ustawiacza.
 - 4.5.4. Rozłączanie sprzęgów hamulcowych, jak również zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonane tylko po całkowitym zatrzymaniu się pojazdów.
 - 4.5.5. Sprzęgi śrubowe nie użyte do sprzęgania taboru powinny być zawieszane tak aby nie zwisały niżej niż 140 mm ponad główkę szyny.
 - 4.5.6. Przy rozłączaniu sprzęgów hamulcowych należy uprzednio zamknąć ich zawory.
 - 4.5.7. Sygnał na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu pojazdów podaje ustawiacz dopiero po wyjściu z pomiędzy rozłączonego i łączonego taboru poza skrajnię taboru.
- 4.6. Obsada drużyn trakcyjnych i manewrowych oraz ich wyposażenie:
- 4.6.1. Obsada drużyny manewrowej przy jazdach pilotowanych przy obsłudze boczniczy kolejowej „KMŁ” jest jednoosobowa – składa się z ustawiacza.
 - 4.6.2. Jazdy składów manewrowych na boczniczy wykonywane z przedniej kabiny sterowniczej pojazdu trakcyjnego (patrząc w kierunku jazdy) lub na zasadzie ciągnięcia pojazdów kolejowych, nie wymagają obsady drużyny manewrowej (jazdy niepilotowane) za wyjątkiem jazd związanych z wjazdem do /wyjazdem z hali przeglądowo-naprawczej oraz jazd po torach hali.
 - 4.6.3. Wyposażenie drużyny manewrowej:
 - 4.6.3.1. w przybory sygnałowe: chorągiewka, latarka, gwizdek,
 - 4.6.3.2. w przybory BHP: kask ochronny, kamizelka, rękawice ochronne, odpowiednia odzież robocza.
 - 4.6.4. Do wykonywania pracy manewrowej na boczniczy kolejowej „KMŁ” jest używana łączność telefoniczna w ogólnodostępnych pasmach operatorów krajowej telefonii bezprzewodowej, z wykorzystaniem komórkowych urządzeń telekomunikacji oraz łączność radiotelefoniczna z wykorzystaniem pasm częstotliwości i radiotelefonów znajdujących się na boczniczy „KMŁ”.
- 4.7. Jazdy manewrowe przez przejazdy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn:
- 4.7.1. W obrębie boczniczy kolejowej „KMŁ” znajdują się dwa przejazdy służbowe:
 - 4.7.1.1. W km 0+275 przejazd przez tory nr 502, nr 501 i nr 503 do zaplecza hali napraw od strony wschodniej.
 - 4.7.1.2. W km 0+434 przejazd przez tory nr 502, nr 501 i nr 503 do zaplecza hali napraw od strony zachodniej.

- 4.7.2. Przejazdy służbowe w km 0+275 i km 0+434 są częścią drogi pożarowej i nie mogą być zastawiane taborem odstawionym na postój.
- 4.7.3. Podczas jazd manewrowych przez przejazdy służbowe w km 0+275 i 0+434 przez tory nr 502, 501, i nr 503 należy ograniczyć prędkość do 3 km/h dla czoła jazdy manewrowej
- 4.7.4. Należy podawać sygnał „Baczość” w czasie zbliżania się jazdy manewrowej do przejazdu.
- 4.7.5. Sygnał „Baczość” należy podać z takim wyprzedzeniem aby piesi i pojazdy drogowe mogli opuścić przejazd lub zatrzymać się przed przejazdem.
- 4.7.6. Obserwowanie przejazdu przez maszynistę powinno odbywać się od czasu zbliżania się do przejazdu do czasu zajęcia przejazdu przez manewrujący tabor.
- 4.8. Jazdy manewrowe przez bramę i stanowiska w hali:
 - 4.8.1. Otwieranie bramy wjazdowej do hali warsztatowo-naprawczej odbywa się na polecenia mistrza zmianowego przez wyznaczonego pracownika.
 - 4.8.2. Otwartą bramę należy zabezpieczyć przed samoczynnym zamknięciem.
 - 4.8.3. Przed wjazdem i wyjazdem do i z hali warsztatowo-naprawczej należy:
 - 4.8.3.1. Uprzedzić pracowników hali warsztatowo-naprawczej o zamierzonym wjeździe taboru i otworzyć bramę.
 - 4.8.3.2. Sprawdzić, czy nie ma przeszkód do jazdy w hali (czy zostały odpowiednio zabezpieczone przewody elektryczne, pneumatyczne, zabezpieczenie zapadni, suwnicy, itp.).
 - 4.8.3.3. Należy włączyć napięcie w sieci trakcyjnej na torze będącym pod siecią trakcyjną na czas wjazdu pojazdu trakcyjnego oraz usunąć wskaźnik We 4.
 - 4.8.4. Wszystkie przedmioty powinny być odsunięte od toru na odległość określoną w wymaganiach dot. skrajni. Dopilnowanie zachowania odpowiedniej skrajni należy do obowiązków mistrza zmianowego.
 - 4.8.5. Wjazd i wyjazd do hali odbywa pod nadzorem ustawiacza boczniczy kolejowej „KMŁ”.
 - 4.8.6. Przy dojeżdżaniu do bramy należy zwrócić uwagę, aby nikt i nic nie znajdowało się w świetle bramy, tj. między ścianą bramy a manewrującym taborem.
 - 4.8.7. Podczas jazd manewrowych zabronione jest wchodzenie lub wychodzenie w bramie jak również przebywanie w świetle bramy.
 - 4.8.8. Prędkość wjazdu jazdy manewrowej przy wstawianiu i zabieraniu na halę i z hali została określona w pkt. 4.2.
 - 4.8.9. W czasie, gdy tabor manewrujący jest w ruchu zabrania się przebywania na zewnątrz tego taboru (na stopniach służbowych) i wychylania się z niego.
- 4.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania hamulców zespolonych:
 - 4.9.1. Długość składu manewrowego przetaczanego na boczniczy w jednej grupie bez obsadzania hamulców ręcznych lub włączania w przewód główny składu hamulców zespolonych jest długość użyteczna torów na boczniczy określona w pkt. 2.4 oraz siła pociągowa pojazdu trakcyjnego wykonującego manewry.

- 4.9.2. Zasadniczo wszystkie jazdy manewrowe na boczniczy wykonywane są przy włączonym hamulcu zespolonym.
- 4.9.3. W przypadku przetaczania pojazdu z wyłączonym hamulcem zespolonym należy zachować szczególną ostrożność i przetaczać skład z wykorzystaniem pojazdu szynowo-drogowego lub innego pojazdu kolejowego z czynnym hamulcem zespolonym.
- 4.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek:
 - 4.10.1. Przetaczanie pojazdów kolejowych na boczniczy z wykorzystaniem siły ludzkiej, a także za pomocą pojazdu drogowo-szynowego jadącego obok toru jest zabronione.
 - 4.10.2. Przetaczanie pojazdów kolejowych z wykorzystaniem podciągarek wagonowych na boczniczy nie jest stosowane.
- 4.11. Układanie dróg przebiegu dla manewrów oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów:
 - 4.11.1. Rozjazdy na boczniczy kolejowej „KMŁ” są nastawiane elektrycznie przez dyżurnego ruchu posterunku KMŁ lub nastawniczego.
 - 4.11.2. Zwrotnicy nie wolno przekładać, gdy jest zajęta przez tabor lub gdy nadjeżdżający tabor toczy się i znajduje się w bezpośredniej bliskości zagrażającej bezpieczeństwu pracy.
- 4.12. Gospodarka płozami hamulcowymi i ich użytkowanie:
 - 4.12.1. Rodzaj płóz używanych na boczniczy jest dostosowany do typu szyn i są to płozy typu PL3 pomalowane na kolor pomarańczowy.
 - 4.12.2. W eksploatacji mogą być używane tylko płozy hamulcowe sprawne technicznie.
 - 4.12.3. Płozy hamulcowe powinny znajdować się na stojakach do tego przeznaczonych w następujących miejscach:
 - 4.12.3.1. W stojaku w międzytorzu 501 i 503 (przed halą serwisową – strona wschodnia) - sztuk 2,
 - 4.12.3.2. W stojaku w międzytorzu 501 i 502 (przed halą serwisową – strona wschodnia) - sztuk 2,
 - 4.12.3.3. w stojaku a przy torze nr 501 w obrębie hali - sztuk 2,
 - 4.12.3.4. w stojaku b przy torze nr 501 w obrębie hali - sztuk 2,
 - 4.12.3.5. w stojaku a przy torze nr 501 w obrębie hali - sztuk 2,
 - 4.12.3.6. w stojaku b przy torze nr 502 w obrębie hali - sztuk 2,
 - 4.12.3.7. w stojaku a przy torze nr 502 w obrębie hali - sztuk 2,
 - 4.12.3.8. w stojaku b przy torze nr 503 w obrębie hali - sztuk 2,
 - 4.12.3.9. w stojaku a przy torze nr 504 - sztuk 2,
 - 4.12.3.10. w stojaku b przy torze nr 504 - sztuk 2,
 - 4.12.3.11. w stojaku przy torze nr 505 - sztuk 2,
 - 4.12.3.12. w stojaku przy torze nr 507 - sztuk 2,
 - 4.12.3.13. w stojaku przy torze nr 509 - sztuk 2,
 - 4.12.3.14. w stojaku przy torze nr 510 - sztuk 2,
 - 4.12.3.15. w stojaku przy torze nr 511 - sztuk 2,
 - 4.12.3.16. w stojaku przy torze nr 512 - sztuk 2,
 - 4.12.3.17. w stojaku przy torze nr 513 - sztuk 2,

- 4.12.3.18. w stojaku przy torze nr 561 - sztuk 2,
- 4.12.3.19. rezerwa w magazynie - 15 sztuk.
- 4.12.4. Wykładanie płóz hamulcowych pod tabor w celu jego zabezpieczenia przed samowolnym ruszeniem może być wykonane tylko kiedy tabor się zatrzymał.
- 4.12.5. Za prawidłowe rozmieszczenie oraz użycie i usunięcie z toru płóz nie używanych odpowiedzialny jest ustawiacz.
- 4.12.6. Płozy uszkodzone na wniosek zdaje się celem wymiany.
- 4.12.7. Wszystkie płozy na terenie boczniczy powinny być oznaczone namalowanymi na główce literami „KMŁ” i ponumerowane cyframi arabskimi.
- 4.12.8. Ewidencję znajdujących się na boczniczy płóz prowadzi ustawiacz.
- 4.12.9. Należy strzec płóz hamulcowych przed kradzieżą, ponieważ w razie niewłaściwego użytkowania przez osoby nieupoważnione mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
- 4.12.10. Zabrania się używania płóz o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn.
- 4.12.11. Po ukończeniu manewrów nieużywane płozy należy usunąć z torów i umieścić je na wyznaczonym miejscu – co należy do obowiązku ustawiacza.
- 4.13. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem:
 - 4.13.1. Zabezpieczenie wstawionych pojazdów kolejowych odstawianych na postój (przeгляdy techniczne, odfekalanie, piaskowanie, itp.) na torach boczniczy kolejowej „KMŁ” należy do obowiązków maszynisty pozostawiającego ten pojazd poprzez zahamowanie pojazdu hamulcem zespolonym i/lub hamulcem postojowym.
 - 4.13.2. Podłożenie płozy hamulcowej pod ostatni zestaw kołowy od strony spadku należy do obowiązku kierownika manewrów. Czynność stosuje się w przypadku pozostawienia pojazdu bez obsady drużyny trakcyjnej.
 - 4.13.3. Zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy dokonywać przed odcięciem pojazdu szynowo-drogowego od przekazywanego taboru.
 - 4.13.4. W przypadku braku lub uszkodzenia hamulca ręcznego pojazdy trakcyjne należy tak zestawić aby odpowiadały warunkom określonym w pkt. 4.13.2 - 4.13.3.
 - 4.13.5. W każdym z w/w przypadków zabezpieczający pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem jest zobowiązany powiadomić o sposobie zabezpieczenia dyżurnego ruchu KMŁ, który odnotowuje powyższe w prowadzonej dokumentacji (kontrolce zajętości torów) i informuje pracowników uruchamiających odstawione pojazdy w celu uchylenia zabezpieczenia.
 - 4.13.6. Zabrania się używania do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem uszkodzonych płóz, klinów, kamieni, kawałków drewna, żelaza, itp.

5. Organizacja wykonywania pracy manewrowej na boczniczy

- 5.1. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej:

- 5.1.1. Praca manewrowa na boczniczy kolejowej wykonywana jest przez użytkownika boczniczy kolejowej – licencjonowanego przewoźnika kolejowego, posiadającego certyfikat bezpieczeństwa.
 - 5.1.2. Praca manewrowa na boczniczy kolejowej organizowana jest według wskazań określonych w niniejszym regulaminie użytkownika boczniczy kolejowej. Wykonywana jest w oparciu o obowiązujące na boczniczy:
 - 5.1.2.1. MK-8 Instrukcja o technice pracy manewrowej oraz o organizacji zestawienia pociągów pasażerskich.
 - 5.1.3. Nadzór nad pracami wykonywanymi w hali sprawuje mistrz zmianowy odpowiedzialny za pracę na torze, na który pojazdy trakcyjne są wstawiane.
 - 5.1.4. Każda praca manewrowa wykonywana na boczniczy kolejowej przed przystąpieniem do jej wykonania winna być omówiona przez kierownika manewrów z pracownikami biorącymi udział przy manewrach.
 - 5.1.5. Ruchy manewrowe na boczniczy są elementem omówionej uprzednio pracy manewrowej pomiędzy dyżurnym ruchu posterunku KMŁ, a maszynistą biorącym udział w manewrach (oraz ustawiaczem boczniczy w przypadku jazd pilotowanych) i są wykonywane po wyświetleniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na tarczy manewrowej usytuowanej po prawej stronie toru z którego ma być prowadzona lub na sygnały podawane przez ustawiacza.
 - 5.1.6. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego należy podać dla każdego ruchu manewrowego oddzielnie.
 - 5.1.7. Podczas wszystkich jazd manewrowych maszynista lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej jest zobowiązany każdorazowo do podania sygnału „Bacność” przy rozpoczęciu manewrów.
 - 5.1.8. Dla jazd pilotowanych sygnał dla jazdy manewrowej podaje ustawiacz (kierownik manewrów) po otrzymaniu sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na sygnalizatorze (tarcza manewrowa) ustawiona z prawej strony toru w kierunku jazdy. Ze względu na istniejące w rejonie boczniczy łuki ograniczające widoczność dopuszcza się podawanie sygnałów manewrowych za pomocą urządzeń radiołączności.
 - 5.1.9. Dla jazd niepilotowanych (jazdy ciągnione bez pojazdu szynowo-drogowego) dopuszcza się prowadzenie manewrów bez sygnału podanego przez ustawiacza (kierownika manewrów) jedynie na podstawie sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na sygnalizatorze (tarcza manewrowa).
 - 5.1.10. Dyżurny ruchu KMŁ każdorazowo informuje ustawiacza o wjeździe na bocznicę pojazdu trakcyjnego z stacji Kraków Główny KGA.
- 5.2. Zadania w zakresie pracy manewrowej:
- 5.2.1. Organizacja i wykonywanie pracy manewrowej na boczniczy przy wjeździe na tory i wyjeździe z torów boczniczy, przedstawia się następująco:
 - 5.2.1.1. Składy manewrowe kierowane na bocznicę zgodnie z przyjętą technologią pracy, wjeżdżają na tory boczniczy i zatrzymują się w miejscu wyznaczonym przez dyżurnego ruchu lub nastawniczego.

- 5.2.1.2. Przed każdorazową jazdą manewrową maszynista ma obowiązek podania sygnału „Bacność”.
- 5.2.1.3. Po wykonaniu czynności serwisowych pojazdy kolejowe, na podstawie obowiązujących sygnałów manewrowych podawanych przez kierownika manewrów, po uprzednim upewnieniu się o braku przeszkód do ruchu, wyjeżdżają z bocznicy wg zasad opisanych w ustępie 2.23. niniejszego regulaminu.
- 5.2.2. Przeglądy i naprawy taboru odbywają się w torach 501 i 503. W przypadku braku możliwości skorzystania z wyżej wymienionych torów, dopuszcza się wykonywanie obsługi technicznej na torze 502.
- 5.2.3. Wodowanie i odfekalanie pojazdów odbywa się w torach 502 i 504.
- 5.2.4. W torach 505, 507, 509, 510, 510, 511, 512 i 513 odstawia się pojazdy kolejowe w celu ich postoju.
- 5.2.5. Tor 509 jest wykorzystywany również w celach wyciągowych dla pojazdów kolejowych z toru 513.
- 5.2.6. Torów nr 551 – dojazdowy, nr 506 i nr 508 – komunikacyjne, nie wolno zastawiać taborem odstawionym na postój.
- 5.2.7. Na torach boczniczy rewidenci taboru lub inni upoważnieni pracownicy wykonują przy podstawionych pojazdach kolejowych oględziny techniczne oraz czynności związane z wykonaniem ewentualnych napraw usterek taboru stwierdzonych podczas oględzin oraz zaplanowanych prac serwisowych.
- 5.2.8. Po wykonaniu wymaganych prac, rewidenci taboru zgłasza dyspozytorowi KMŁ ich zakończenie.
- 5.2.9. Czynności sprzęgania i rozsprzęgania pojazdu trakcyjnego z pojazdami kolejowymi powinny być wykonywane zgodnie z postanowieniami ust. 4.5 niniejszego regulaminu.
- 5.2.10. Każdy dojazd pojazdu trakcyjnego do pojazdu kolejowego, przy którym były wykonywane czynności techniczne oraz uruchomienie tak zestawionego składu manewrowego, musi odbywać się z zachowaniem jak najdalej idącej ostrożności, po upewnieniu się, że zostały przerwane czynności przy pojeździe, a wszyscy pracownicy wyszli spod i spomiędzy pojazdów.
- 5.3. Przy pojazdach wyjeżdżających z boczniczy, przy których wykonywane były czynności utrzymaniowo-serwisowo-naprawcze, rewidenci taboru lub inni uprawnieni pracownicy wykonują oględziny techniczne „w drogę” i szczegółową próbę hamulca, a także przygotowują niezbędną dokumentację pociągową, tj.: kartę próby hamulca i właściwy wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu; przy pojazdach użytkownika boczniczy odstawianych na bocznicę jedynie na postój, w oczekiwaniu na obsługę kolejnych pociągów wynikających z rozkładu jazdy, wykonywanie przy nich przed wyjazdem oględzin technicznych i prób hamulca nie jest obligatoryjne, o ile nie wynika to z obowiązujących przepisów lub w czasie ich pobytu na terenie boczniczy nie były przy nich wykonywane żadne czynności techniczne ingerujące w układy: hamulcowy, biegowy i sprzęgania pojazdów.
- 5.4. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy:
 - 5.4.1. Nie dotyczy.

- 5.5. Ważenie wagonów:
 - 5.5.1. Nie dotyczy.
- 5.6. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych:
 - 5.6.1. W razie ograniczenia widoczności przez silną mgłę, zamieć śnieżną, ulewny deszcz, brak światła elektrycznego itp., przed każdorazową jazdą manewrową, maszynista ma obowiązek podania sygnału „Baczność”. Jednocześnie należy zachować szczególną ostrożność i ograniczyć prędkość do wartości określonej w pkt. 4.2.
 - 5.6.2. Szczególną ostrożność należy zachować przy zbliżaniu się do ukresów, rozjazdów wykolejnic, sygnałów zamknięcia toru.
 - 5.6.3. W przypadku złej widoczności przed pchanymi pojazdami trakcyjnymi winien iść ustawiacz i sprawdzać niezajętość toru oraz podawać sygnały w kierunku maszynisty.
 - 5.6.4. Przed wykonaniem ruchów manewrowych ustawiacz ostrzega znajdujących się w pobliżu torów pracowników, poleca usunięcie znajdujących się w skrajni toru przedmiotów i daje sygnał do jazdy, po stwierdzeniu usunięcia przeszkód do jazdy.
 - 5.6.5. Przed nastaniem okresu jesienno-zimowego zarządca boczniczy kolejowej „KMŁ” zobowiązany jest do:
 - 5.6.5.1. Zapewnienia niezbędnego sprzętu do walki ze śniegiem i mrozem.
 - 5.6.5.2. Sprawdzenia i przygotowania urządzeń technicznych boczniczy kolejowej do pracy w warunkach zimowych.
 - 5.6.5.3. Przeszkolenia wszystkich pracowników transportu boczniczy w zakresie wykonywania czynności w okresie zimowym.
 - 5.6.5.4. Przeszkolenia wszystkich pracowników zakresie postępowania w okresie trudnych warunków zimowych.
 - 5.6.6. W okresie zimowym przed rozpoczęciem pracy należy sprawdzić czy rozjazdy są odśnieżone oraz czy zwrotnice i inne urządzenia działają prawidłowo.
- 5.7. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obrządzania pojazdów:
 - 5.7.1. Ściśle przestrzegać zasad BHP podczas sprzęgania i rozprzęgania taboru, chodzenia po torach i przechodzenia przed stojącym na tych torach taborem oraz przy wykonywaniu prac manewrowych w halach napraw oraz w miejscach o ograniczonej widoczności i skrajni.
 - 5.7.2. Przestrzegać zasad zabezpieczenia taboru odstawionego na postój.
 - 5.7.3. Zachować szczególną ostrożność przy czynnościach wykonywanych na torach z siecią trakcyjną pod napięciem.
 - 5.7.4. Zabrania się chodzenia między tokami szynowymi, przechodzenia przez tory przed nadjeżdżającym taborem, chodzenia po materiałach zgromadzonych obok toru i na międzytorzach.
 - 5.7.5. Przechodzenie pod pojazdami trakcyjnymi, przed taborem lub przez tabor będący w ruchu, wskakiwanie i zeskakiwanie, znajdowanie się w skrajni taboru, jazda na zderzakach i w innych miejscach jest zabronione.

- 5.7.6. Pracownik dokonujący sprzęgania lub rozsprzęgania pojazdów nie powinien znajdować się dłużej pomiędzy pojazdami kolejowymi niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych z połączeniem lub rozłączeniem taboru.
- 5.7.7. Pracownikom brygad dokonujących naprawy, przeglądu taboru zabrania się wchodzenia na pojazd kolejowy podczas wykonywania manewrów oraz przebywania w nich w celach innych niż związanych z wykonywanymi czynnościami.
- 5.7.8. W razie stwierdzenia przeszkód do jazdy manewrowej, jazdę manewrową należy zatrzymać.
- 5.7.9. Należy przestrzegać przepisów p.poż., używać w czasie wykonywanych manewrów odzieży bhp, kasków ochronnych, kamizelek ostrzegawczych i przyborów sygnałowych.

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

- 6.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie/tach zdawczo-odbiorczym/ch
 - 6.1.1. Nie dotyczy.
- 6.2. Przekazywanie wagonów po wykonaniu czynności ładunkowych na punkt/y zdawczo-odbiorczy/e
 - 6.2.1. Nie dotyczy.

7. Zagadnienia dotyczące przewozu koleją towarów niebezpiecznych

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

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

- 8.1. Bieżące utrzymanie torów na boczniczy (obchody, bieżące usuwanie usterek) należy do obowiązków użytkownika boczniczy. Przedmiotowe prace wykonywane są środkami własnymi lub zlecane na zewnątrz podmiotowi gospodarczemu posiadającemu odpowiednie uprawnienia.
- 8.2. Bieżące utrzymanie rozjazdów i wykolejnic na boczniczy (ogłędziny zewnętrzne, konserwacja) należy do obowiązków zwrotniczego.
- 8.3. Badania techniczne torów i rozjazdów na boczniczy należą do obowiązków użytkownika boczniczy. Przedmiotowe prace wykonywane są środkami własnymi lub

- zlecane na zewnątrz podmiotowi gospodarczemu posiadającemu odpowiednie uprawnienia.
- 8.4. Bieżące utrzymanie infrastruktury kolejowej na styku bocznicy z infrastrukturą PKP PLK:
- 8.4.1. Utrzymanie rozjazdu nr 229 należy do Zarządcy Infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.
- 8.4.2. Utrzymanie tarczy manewrowej Tm 225 należy do Zarządcy Infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.
- 8.5. Okresowe i poawaryjne naprawy oraz remonty torów i rozjazdów na bocznicy należą do obowiązków użytkownika bocznicy. Przedmiotowe prace wykonywane są środkami własnymi lub zlecane na zewnątrz podmiotowi gospodarczemu posiadającemu odpowiednie uprawnienia.
- 8.6. Utrzymanie urządzeń srk na bocznicy należy do obowiązków użytkownika bocznicy. Przedmiotowe prace wykonywane są środkami własnymi lub zlecane na zewnątrz podmiotowi gospodarczemu posiadającemu odpowiednie uprawnienia.
- 8.7. Utrzymanie sieci trakcyjnej na bocznicy należy do obowiązków użytkownika bocznicy. Przedmiotowe prace wykonywane są środkami własnymi lub zlecane na zewnątrz podmiotowi gospodarczemu posiadającemu odpowiednie uprawnienia.
- 8.8. Podmiot zewnętrzny wybrany do utrzymania torów, rozjazdów i urządzeń srk zgodnie z zawartą umową, jest zobowiązany przestrzegać przepisy wewnętrzne użytkownika bocznicy, wymienione w *Tabeli 1* oraz *Tabeli 2* niniejszego regulaminu oraz przepisy i normy powszechnie obowiązujące w przedmiotowym zakresie.
- 8.9. Dokumentacja dotycząca bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym urządzeń srk, tj.: Dziennik oględzin rozjazdów (D 831), Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (E 1758), arkusze badania technicznego rozjazdów itp., znajduje się na posterunku KMŁ. Za jej stan i bieżące prowadzenie odpowiada dyżurny ruchu KMŁ oraz pracownicy utrzymania technicznego infrastruktury kolejowej, zgodnie z postanowieniami regulacji wewnętrznych określonych w pkt. 8.7. oraz zawartych w przedmiotowym zakresie umów z podmiotami zewnętrznymi.
- 8.10. O uszkodzeniu elementów infrastruktury kolejowej bocznicy należy powiadomić dyżurnego ruchu KMŁ, którego obowiązkiem jest odpowiednio zabezpieczyć uszkodzone miejsce, dokonać odpisu w bieżąco prowadzonej dokumentacji w przedmiotowym zakresie i podjąć działania dla wykonania naprawy uszkodzonego elementu infrastruktury kolejowej. Dalszy tryb postępowania regulują przepisy wewnętrzne użytkownika bocznicy.
- 8.11. Środki ostrożności stosowane w czasie wykonywania robót utrzymania torów i urządzeń srk:
- 8.11.1. Wszelkie prace związane z utrzymaniem torów i rozjazdów muszą być wykonywane zgodnie z obowiązującymi instrukcjami w tym zakresie.
- 8.11.2. Wszelkie roboty dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej bocznicy (tory i rozjazdy) muszą być odnotowywane pisemnie.
- 8.11.3. W czasie wykonywania robót torowych na bocznicy, zamknięty tor należy osygnalizować tarczą D1 zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie postanowieniami instrukcji MK-11 Instrukcja utrzymania torów, rozjazdów

oraz podtorza na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.

- 8.11.4. Wszelkie roboty wykonywane w urządzeniach srk i związane z nimi obostrzenia zgodnie z instrukcją MK-12 Instrukcja obsługi i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. odnotowywane są w Książce kontroli urządzeń srk. Roboty wykonywane przy napędach zwrotnicowych i ich regulacji dodatkowo odnotować w Dzienniku oględzin rozjazdów.
- 8.11.5. Dyżurny ruchu posterunku KMŁ ma obowiązek powiadomienia dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA tel. 12 393 14 90 o robotach wykonywanych w torach boczniczy kolejowej „KMŁ”, które uniemożliwiałyby wjazdy jazd manewrowych na bocznicę celem ich wstrzymania.
- 8.11.6. W czasie wykonywania wymienionych prac należy przestrzegać zasady bezpieczeństwa ruchu kolejowego i BHP.
- 8.12. Inne postanowienia wynikające z warunków miejscowych:
 - 8.12.1. Koleje Małopolskie sp. z o.o. ul. Wodna 2, 30-556 Kraków poddaje kontroli okresowej obiektu boczniczy kolejowej „KMŁ zgodnie z art. 62 Prawa budowlanego przez osoby posiadające kwalifikacje w danej specjalności.

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

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

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

- 10.1. Zakres obowiązków dyżurnego ruchu boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.1.1. Dyżurny ruchu powinien znać Regulamin pracy boczniczy kolejowej, wszystkie instrukcje wewnętrzne obowiązujące na boczniczy kolejowej „KMŁ” w zakresie pracy boczniczy kolejowej dotyczące zarówno zakresu jego pracy

jak i również podległych jemu pracowników oraz instrukcje pozyskane od Zarządcy Infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12:

- 10.1.2. Pełni dyżur w systemie ustalonym przez użytkownika boczniczy i:
 - 10.1.2.1. Obsługuje osobiście komputerowy pulpit nastawczy oraz urządzenia łączności i radiołączności.
 - 10.1.2.2. Zarządza pracą manewrową na terenie boczniczy kolejowej „KMŁ”.
 - 10.1.2.3. Prowadzi ruch jazd manewrowych pomiędzy bocznicą „KMŁ” a stacją Kraków Główny KGA w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu na stacji Kraków Główny KGA.
 - 10.1.2.4. Prowadzi dokumentację techniczno - ruchową związaną z pracą boczniczy:
 - 10.1.2.4.1. Książkę przebiegów.
 - 10.1.2.4.2. Dziennik telefoniczny.
 - 10.1.2.4.3. Kontrolkę zajętości torów,
 - 10.1.2.4.4. Dziennik oględzin rozjazdów.
 - 10.1.2.4.5. Książkę kontroli urządzeń srk.
 - 10.1.2.4.6. Książkę zdania i objęcia dyżuru.
- 10.1.3. Sprawdza zajętość ukresów przez podstawione pojazdy kolejowe na bocznicę kolejową „KMŁ”.
- 10.1.4. Zobowiązany jest nadzoru nad prawidłowym i bezpiecznym wykonaniem pracy manewrowej.
- 10.1.5. Zobowiązany jest do wstrzymania pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.
- 10.1.6. W przypadku nieobecności zwrotniczego i nastawniczego odpowiada za bieżące utrzymanie rozjazdów na boczniczy (ogłędziny zewnętrzne, konserwacja).
- 10.1.7. Zmiana dyżuru na stanowisku dyżurnego ruchu na boczniczy kolejowej „KMŁ” odbywa się na posterunku i jest przekazywana pisemnie wraz komentarzem ustnym.
- 10.1.8. Dyżurny ruchu winien posiadać uprawnienia do wykonywanej pracy.
- 10.2. Zakres obowiązków nastawniczego boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.2.1. Nastawniczy powinien znać Regulamin pracy boczniczy kolejowej, wszystkie instrukcje wewnętrzne obowiązujące na boczniczy kolejowej „KMŁ” w zakresie pracy boczniczy kolejowej dotyczące zarówno zakresu jego pracy jak i również podległych jemu pracowników oraz instrukcje pozyskane od Zarządcy Infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12:
 - 10.2.2. Pełni dyżur w systemie ustalonym przez użytkownika boczniczy i:
 - 10.2.2.1. Obsługuje osobiście komputerowy pulpit nastawczy oraz urządzenia łączności i radiołączności.
 - 10.2.2.2. Prowadzi dokumentację techniczno - ruchową związaną z pracą boczniczy:
 - 10.2.2.2.1. Książkę przebiegów.
 - 10.2.2.2.2. Dziennik telefoniczny.

- 10.2.2.2.3. Kontrolkę zajętości torów,
 - 10.2.2.2.4. Dziennik oględzin rozjazdów.
 - 10.2.2.2.5. Książkę kontroli urządzeń srk.
 - 10.2.2.2.6. Książkę zdania i objęcia dyżuru.
- 10.2.3. Sprawdza zajętość ukresów przez podstawione pojazdy kolejowe na bocznicę kolejową „KMŁ”.
- 10.2.4. Zobowiązany jest nadzoru nad prawidłowym i bezpiecznym wykonaniem pracy manewrowej.
- 10.2.5. Zobowiązany jest do wstrzymania pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.
- 10.2.6. W przypadku nieobecności zwrotniczego odpowiada za bieżące utrzymanie rozjazdów na bocznicy (ogłędziny zewnętrzne, konserwacja).
- 10.2.7. Nastawniczy winien posiadać uprawnienia do wykonywanej pracy.
- 10.3. Zakres obowiązków zwrotniczego boczniczy kolejowej „KMŁ”:
- 10.3.1. Zwrotniczy zobowiązany jest do zgłoszenia się do pracy w zgodnym z przepisami BHP ubraniu i obuwiu roboczym oraz z wyposażeniem w przybory sygnałowe.
 - 10.3.2. Dokonuje oględzin zewnętrznych i konserwacji rozjazdów co najmniej 2 razy w tygodniu oraz odnotowuje ich stan w „Dzienniku oględzin rozjazdów”.
 - 10.3.3. Na polecenie dyżurnego ruchu uprawniony pracownik zarządcy boczniczy wykonuje inne czynności na bocznicy zlecone przez dyżurnego ruchu lub dyspozytora zgodnie z posiadanymi kompetencjami i kwalifikacjami zawodowymi.
- 10.4. Zakres obowiązków ustawiacza na boczniczy kolejowej „KMŁ”:
- 10.4.1. Znajomości przepisów obowiązujących na boczniczy kolejowej „KMŁ”.
 - 10.4.2. Pełni dyżur w systemie ustalonym przez użytkownika boczniczy i zobowiązany jest do pracy we właściwej odzieży ochronnej i obuwiu roboczym zgodnie z przepisami BHP.
 - 10.4.3. Odpowiedzialny jest za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej oraz czynności określonych w charakterystyce stanowisk.
 - 10.4.4. Każdorazowe omówienie pracy manewrowej jaka ma być wykonana z dyżurnym ruchu boczniczy i maszynistą pojazdu dwudrogowego.
 - 10.4.5. Jest kierownikiem manewrów na boczniczy dlajazd pilotowanych oraz przy wjeździe i wyjeździe z hali.
 - 10.4.6. Ustawiaczowi do wykonania manewrów może być przydzielony manewrowy – pracownik szkolący się docelowo na stanowisko ustawiacza.
 - 10.4.7. Ustawiacz wykonuje manewry jednym pojazdem trakcyjnym i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej.
 - 10.4.8. Ustawiacz sprawdza zajętości ukresów przez podstawione pojazdy kolejowe na bocznicę kolejową „KMŁ”.
 - 10.4.9. Ustawiacz zabezpiecza pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem płozami hamulcowymi.
 - 10.4.10. Ustawiacz prowadzi ewidencję znajdujących się na boczniczy płoż.
 - 10.4.11. Ustawiacz jest zobowiązany do zachowania bezpieczeństwa ludzi i sprzętu przy wstawianiu i zabieraniu pojazdów kolejowych (wagonów, taboru,

- lokomotyw, elektrycznych zespołów trakcyjnych) na stanowiska techniczne do naprawy, przeglądu, wodowania itp.) w hali i pozostałych punktach technicznych boczniczy oraz przy zabieraniu z hali i z tych punktów.
- 10.4.12. Ustawiacz jest zobowiązany do wstrzymania pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.
 - 10.4.13. Ustawiacz jest zobowiązany do prawidłowego i bezpiecznego wykonania pracy manewrowej zgodnie z przepisami i zasadami BHP.
 - 10.4.14. Ustawiacz odpowiada za właściwe sprzężenie taboru sprzęgami śrubowymi.
 - 10.4.15. Sprzężanie pojazdów kolejowych z pojazdem szynowo-drogowym, którym wykonywana jest praca manewrowa na boczniczy kolejowej „KMŁ”
 - 10.4.16. Ustawiacz jest zobowiązany do wymiany uszkodzonych płóz hamulcowych.
 - 10.4.17. Przed przystąpieniem do pracy ustawiacz powinien:
 - 10.4.17.1. Zgłosić swoją obecność dyżurnemu ruchu posterunku KMŁ na boczniczy kolejowej „KMŁ”.
 - 10.4.17.2. Przyjąć informacje od poprzednika o pracach nie wykonanych przez zmianę poprzednią.
 - 10.4.17.3. Zapoznać się z poleceniami mistrza zmiany na boczniczy i planem pracy manewrowej.
 - 10.4.17.4. Sprawdzić zajętość torów w hali napraw i przed halą.
 - 10.4.17.5. Sprawdzić stan płóz hamulcowych.
 - 10.4.17.6. Omówić plan pracy manewrowej z pracownikami biorącymi udział przy manewrach.
 - 10.4.18. W trakcie wykonywanej pracy manewrowej ustawiacz powinien podawać sygnały manewrowe w kierunku drużyny trakcyjnej.
 - 10.4.19. Ustawiacz powinien ustalić zasady wykonywania manewrów podczas złych warunków atmosferycznych i ograniczonej widoczności.
 - 10.4.20. Po zakończeniu prac manewrowych powinien sprawdzić czy odstawione na postój pojazdy kolejowe znajdują się w granicy ukresów i czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.
 - 10.4.21. Ustawiacz powinien ustalić sytuację do przekazania następnej zmianie pod koniec swojej pracy.
 - 10.4.22. Ustawiacz wykonuje czynności manewrowego podczas jego nieobecności i w przypadku wykonywania pracy jednoosobowo.
 - 10.4.23. Ustawiacz winien posiadać uprawnienia do wykonywanej pracy.
- 10.5. Zakres obowiązków prowadzącego pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie boczniczy kolejowej (dla obsługi pojazdu szynowo-drogowego) dokonującego obsługi boczniczy kolejowej Koleje Małopolskie:
- 10.5.1. Praca manewrowa na boczniczy kolejowej „KMŁ” wykonywana jest w jednoosobowej obsadzie drużyn trakcyjnych pojazdu szynowo-drogowego.
 - 10.5.2. Do obowiązków prowadzącego pojazd szynowo-drogowy należy:
 - 10.5.2.1. Utrzymanie w należyłym stanie technicznym i czystości pojazdu szynowo-drogowego wraz z jego wyposażeniem.
 - 10.5.2.2. Prowadzenie pojazdu szynowo-drogowego w czasie wykonywania manewrów.
 - 10.5.2.3. Wykonywanie drobnych napraw przy pojeździe.

- 10.5.2.4. Obserwacja sygnałów manewrowych i stosowanie się do nich.
- 10.5.2.5. Prowadzący pojazd szynowo-drogowy zobowiązany jest do znajomości przepisów wewnętrznych obowiązujących na boczniczy kolejowej „KMŁ” jak również niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ”.
- 10.5.2.6. Wstrzymanie pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.
- 10.5.3. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej prowadzący pojazd szynowo-drogowy powinien być powiadomiony przez kierownika manewrów o zakresie wykonywanej pracy.
- 10.5.4. W przypadku jazd pilotowanych ruch manewrowy na boczniczy kolejowej „KMŁ” pojazdem szynowo-drogowym nie może być wykonany na boczniczy bez polecenia ustawiacza i podania ręcznego sygnału manewrowego dla tej jazdy.
- 10.5.5. W przypadku jazd niepilotowanych ruch manewrowy na boczniczy kolejowej „KMŁ” pojazdem szynowo-drogowym może być prowadzony na podstawie wskazań tarcz manewrowych.
- 10.5.6. Prowadzący pojazd szynowo-drogowy uczestniczy w pouczeniach okresowych i szkoleniach BHP organizowanych przez zakład, poddaje się egzaminom okresowym, badaniom lekarskim oraz powinien posiadać wynik aktualnego badania lekarskiego.
- 10.6. Zakres obowiązków maszynisty obsługującego pojazd kolejowy z napędem na terenie boczniczy „KMŁ”:
 - 10.6.1. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej maszynista powinien być powiadomiony przez dyżurnego ruchu posterunku KMŁ o zakresie wykonywanej pracy.
 - 10.6.2. Do obowiązków maszynisty należy:
 - 10.6.2.1. Prowadzenie pojazdu kolejowego z napędem w czasie wykonywania manewrów.
 - 10.6.2.2. Obserwacja sygnałów manewrowych i stosowanie się do nich.
 - 10.6.3. Praca manewrowa wykonywana przy udziale ustawiacza winna być omówiona z maszynistą obsługującym pojazd kolejowy z napędem biorący udział w pracy manewrowej na boczniczy
 - 10.6.4. Maszynista zobowiązany jest do znajomości przepisów wewnętrznych obowiązujących na boczniczy kolejowej „KMŁ” jak również niniejszy Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ”.
 - 10.6.5. Maszynista jest zobowiązany jest do wstrzymania pracy manewrowej w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa.
- 10.7. Zakres obowiązków manewrowego boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.7.1. Powinien znać Regulamin pracy boczniczy kolejowej „KMŁ” oraz instrukcje i przepisy wewnętrzne obowiązujące na boczniczy kolejowej w zakresie pracy boczniczy kolejowej, dotyczące zakresu jego obowiązków.
 - 10.7.2. Zobowiązany jest do pracy we właściwym ubraniu i obuwiu roboczym zgodnie z przepisami BHP.
 - 10.7.3. Kierownictwo i nadzór nad pracą manewrowego sprawuje ustawiacz.

- 10.7.4. Bierze udział w instruktarzu przed zmianowym prowadzonym przez ustawiacza.
- 10.8. Zakres obowiązków toromistrza boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.8.1. Dozorowanie infrastruktury torowej na terenie boczniczy kolejowej i podejmowanie działań eliminujących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu w oparciu o „Przepisy wewnętrzne określające zasady i wymogi bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury kolejowej użytkownika boczniczy kolejowej”.
 - 10.8.2. Dokonywanie obchodów, pomiarów, oględzin i badań technicznych, których rejestrację należy odnotować w Książce kontroli obchodów.
 - 10.8.3. W przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu toromistrz ma obowiązek:
 - 10.8.3.1. Ograniczyć prędkość jazd po torach boczniczy.
 - 10.8.3.2. Zamknąć uszkodzony tor lub rozjazd.
 - 10.8.4. Toromistrz ma obowiązek:
 - 10.8.4.1. Zapoznać się z „Protokołem okresowej rocznej kontroli sprawdzenia stanu technicznego obiektu budowlanego” na boczniczy kolejowej przekazany przez inspektora diagnostę.
 - 10.8.4.2. Niezwłocznie usuwać usterki zapisane w Książce kontroli obchodów i Dzienniku oględzin rozjazdów.
 - 10.8.4.3. Usunąć bezzwłocznie usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu w miarę posiadanych możliwości, a jeżeli jest to niemożliwe, miejsce zagrożone osłonić sygnałami – tarczą D1 „Stój” i wyłączyć tor z eksploatacji.
 - 10.8.4.4. Zgłosić właścicielowi boczniczy usterki występujące na terenie boczniczy kolejowej.
 - 10.8.5. W czasie kierowania robotami konserwacyjno - naprawczymi powinien w szczególności przestrzegać:
 - 10.8.5.1. Osłonięcia miejsca pracy wskaźnikami i sygnałami.
 - 10.8.5.2. Jakości i terminów robót oraz prawidłowego wykonania robót.
 - 10.8.5.3. Bezpieczeństwa ruchu.
 - 10.8.5.4. Zasad ochrony środowiska.
 - 10.8.6. Toromistrz musi wiedzieć, jakie wskaźniki i sygnały mają znajdować się na terenie boczniczy kolejowej i torze dojazdowym.
 - 10.8.7. Toromistrz powinien posiadać niezbędne narzędzia i sprzęt do pracy.
 - 10.8.8. Powinien dbać aby powierzone mu specjalistyczne przyrządy pomiarowe posiadały aktualną legalizację.
 - 10.8.9. Prace na boczniczy kolejowej wykonuje przy pomocy brygady torowej.
- 10.9. Zakres obowiązków mistrza zmianowego na boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.9.1. Dopilnowanie w codziennej pracy przestrzegania treści niniejszego Regulaminu przez pracowników boczniczy kolejowej „KMŁ” mu podległych.
 - 10.9.2. Przeprowadzenie instruktarzu BHP z odnotowaniem w „Książkę instruktażu BHP” podległych pracowników z uzyskaniem podpisów osób przeszkolonych.

- 10.9.3. Organizowanie pracy podległych brygad i zespołów zatrudnionych przy naprawie i przeglądach taboru kolejowego oraz odpowiedzialność za bezpieczną, terminową i prawidłową realizację zadań boczniczy w zakresie ich wykonania przez podległy personel.
- 10.9.4. Organizacja pracy boczniczy kolejowej w warunkach szczególnych.
- 10.9.5. Nadzór nad pracą wykonywaną na torach warsztatowo-naprawczych w hali.
- 10.9.6. Nadzór nad kluczami załączania napięcia sieci trakcyjnej w torach 502 i 503 w hali.
- 10.9.7. Zapewnienie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu i BHP na terenie boczniczy.
- 10.9.8. Dokonywanie wpisów do Książki Napraw Pojazdu dotyczących usunięcia usterek stwierdzonych w czasie postoju.
- 10.10. Zakres obowiązków rewidenta taboru kolejowego na boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.10.1. Rewident taboru kolejowego wykonuje czynności związane z obsługą techniczną pojazdów kolejowych:
 - 10.10.1.1. Sprawdzenie stanu technicznego pojazdów kolejowych,
 - 10.10.1.2. Przekazywanie pojazdów kolejowych do czynności serwisowo-naprawczych,
 - 10.10.1.3. Dokonywanie odbiorów pojazdów kolejowych po wykonywanych naprawach,
 - 10.10.1.4. Wyłączanie uszkodzonych pojazdów kolejowych,
 - 10.10.1.5. Wykonywanie oględzin technicznych „w drogę” oraz wymaganej próby hamulców.
 - 10.10.2. Rewident taboru kolejowego prowadzi bieżącą dokumentację dotyczącą utrzymania taboru kolejowego oraz innych pozostałych, zarządzonych przez pracodawcę.
- 10.11. Zakres obowiązków użytkownika boczniczy kolejowej „KMŁ”:
 - 10.11.1. Użytkownik jest odpowiedzialny za pracę transportu kolejowego na boczniczy i jej koordynację.
 - 10.11.2. Odpowiada za organizowanie szkoleń i pouczeń okresowych podległego personelu związanego z pracą manewrową na boczniczy kolejowej.
 - 10.11.3. Organizuje szkolenia z zakresu BHP.
 - 10.11.4. Sprawuje nadzór nad ważnością badań lekarskich podległego personelu.
 - 10.11.5. Organizuje pracę i kontroluje jej wykonanie przez wszystkich podległych mu zespołów i stanowisk pracowniczych na boczniczy.
 - 10.11.6. Egzekwuje od wszystkich pracowników związanych z pracą transportu kolejowego na boczniczy przestrzegania treści niniejszego regulaminu.
 - 10.11.7. Zapewnia bezpieczne i higieniczne warunki pracy pracowników zatrudnionych na terenie boczniczy kolejowej.
 - 10.11.8. Przestrzega terminów rocznych i pięcioletnich przeglądów torów i rozjazdów boczniczy kolejowej, urządzeń srk oraz sieci trakcyjnej.
 - 10.11.9. Sprawuje nadzór nad przestrzeganiem przepisów BHP na terenie boczniczy kolejowej.
 - 10.11.10. Zapoznaje się z „Protokołem okresowej rocznej kontroli sprawdzenia stanu technicznego obiektu budowlanego” na boczniczy kolejowej „KMŁ”

przekazanym przez inspektora diagnostę i dopilnowuje do usunięcia stwierdzonych usterek lub nieprawidłowości.

- 10.11.11. Przestrzega, aby wszyscy pracownicy posiadali:
 - 10.11.11.1. Aktualne egzaminy kwalifikacyjne i okresowe,
 - 10.11.11.2. Aktualne badania lekarskie,
 - 10.11.11.3. Aktualne szkolenia BHP.
 - 10.11.11.4. Poddawani byli bieżącym szkoleniom.
- 10.11.12. Dbą o aktualność Regulaminu pracy boczniczy kolejowej „KMŁ”
- 10.11.13. Utrzymuje ścisłą współpracę poszczególnych stanowisk w zakresie zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa pracy.
- 10.11.14. Dbą o aktualność świadectwa bezpieczeństwa boczniczy.

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

- 11.1. Pod pojęciem wypadku kolejowego na boczniczy rozumie się wszelkie wypadki, które mają związek z wykonywaną pracą manewrową lub z taborem na terenie boczniczy kolejowej, wypełniające definicję zawartą w art. 4 pkt 45 ustawy o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.). Do wypadków na boczniczy należy zaliczyć w szczególności:
 - 11.1.1. uszkodzenie taboru kolejowego oraz elementów infrastruktury kolejowej w wyniku zderzenia lub wykolejenia się pojazdów kolejowych,
 - 11.1.2. pożary taboru kolejowego,
 - 11.1.3. wypadki na przejazdach i przejściach dla pieszych związane z ruchem kolejowym,
 - 11.1.4. wypadki z ludźmi powstałe w związku z ruchem taboru kolejowego,
 - 11.1.5. inne wypadki zagrażające bezpieczeństwu pracy manewrowej i ludzi.
- 11.2. Każde zdarzenie z taborem lub ludźmi zaistniałe podczas pracy manewrowej na terenie boczniczy musi być natychmiast, przez kierującego manewrami lub innego stwierdzającego je pracownika, zgłoszone dyżurnemu ruchu lub nastawniczemu boczniczy KMŁ oraz dyspozytorowi "Koleje Małopolskie Sp. z o. o."
- 11.3. Pracownicy, o których mowa w pkt 11.2. mają obowiązek:
 - 11.3.1. wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli w wypadku ucierpieli ludzie,
 - 11.3.2. wezwać straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego lub medycznego,
 - 11.3.3. zabezpieczyć miejsce wypadku.
- 11.4. Dyspozytor, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu na terenie boczniczy kolejowej, powinien przekazać informacje o zdarzeniu innym podmiotom, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy w nim uczestniczyli.
- 11.5. Dyżurny ruchu lub nastawniczy boczniczy KMŁ który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu na terenie boczniczy kolejowej, powinien m.in.:
 - 11.5.1. w razie utrudnień w pracy manewrowej boczniczy, mających wpływ na wjazd/wyjazd z boczniczy – zawiadomić o zdarzeniu dyżurnego ruchu stacji Kraków Główny KGA.
- 11.6. Do czasu przybycia na miejsce komisji kolejowej, której zadaniem jest ustalenie okoliczności, przyczyn i środków zapobiegawczych w związku z zaistniałym

zdarzeniem, zabrania się podejmowania jakichkolwiek czynności, które zatarłyby lub usunęły ślady zdarzenia.

- 11.7. Szczegółowe zasady postępowania po zaistnieniu zdarzenia, w tym dotyczące pracy ww. komisji kolejowej, określa obowiązująca na terenie boczniczy „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych MK-9”.
- 11.8. Wznowienie pracy na torach boczniczy może nastąpić za pozwoleniem przewodniczącego komisji badającej przyczyny i okoliczności zdarzenia.

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

- 12.1. Zarządcy infrastruktury:
 - 12.1.1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków, nr tel.: **12 393 36 63** – Dyspozytor zakładowy;
 - 12.1.1.1. Sekcja Eksploatacji, ul. Wita Stwosza, 31-511 Kraków – jednostka w Zakładzie Linii Kolejowych w Krakowie nadzorująca i utrzymująca infrastrukturę zarządcy w stacji Kraków Główny KGA – nr tel.: **12 393 35 40** – Naczelnik sekcji;
 - 12.1.1.2. Dyżurny ruchu posterunku Kraków Główny KGA – **12 393 14 90**
 - 12.2. PKP ENERGETYKA S. A. Zakład Południowy, ul. Kamienna 14, 31-403 Kraków, nr tel.: **12 393 19 00**
 - 12.3. Przewoźnicy kolejowi obsługujący bocznicę kolejową:
 - 12.3.1. Koleje Małopolskie sp. z o.o., ul. Wodna 2, 30-556 Kraków:
 - 12.3.1.1. Dyspozytor – nr tel.: **12 307 16 68**
 - 12.3.1.2. Posterunek „Koleje Małopolskie” – nr tel.: **+48 504 298 459**
 - 12.4. Telefon alarmowy: **112**
 - 12.4.1. Pogotowie ratunkowe: **999**
 - 12.4.2. Straż pożarna: **998**
 - 12.4.3. Policja: **997**

13. Postanowienia końcowe

- 13.1. Rozdzielnik regulaminu:
 - 13.1.1. Regulamin otrzymują:
 - 13.1.1.1. Egz. nr 1 i 2 – użytkownik boczniczy: Koleje Małopolskie sp. z o.o., ul. Wodna 2, 30-556 Kraków,
 - 13.1.1.2. Egz. nr 3 i 4 – PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., Zakład Linii Kolejowych, Plac Matejki 12, 31-157 Kraków,
 - 13.1.1.3. Egz. nr 5 – PKP ENERGETYKA S. A. Zakład Południowy, ul. Kamienna 14, 31-403 Kraków,
 - 13.1.1.4. Egz. nr 6 – Urząd Transportu Kolejowego, Aleje Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa.
- 13.2. Obowiązek wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu:

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

14. Skorowidz zmian i uzupełnień treści regulaminu

Nr zmiany	Podstawa prawna			Dotyczy (paragraf, strona)	Data wprowadzenia	Podpis
	Rodzaj aktu normatywnego	Numer aktu normatywnego	Data			
1	2	3	4	5	6	7

15. Załączniki do regulaminu

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