

MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS

UZGODNIONO

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Eksploatacyjnych
Jan Strzelczak

dnia 19.12.2022 r.

ZATWIERDZONO

~~WICEPREZES ZARZĄDU~~
Ireneusz Frankowski

dnia 19.12.2022 r.

Obowiązuje od dnia 26.10.2023 r.

Spis treści

I.	POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	5
1.	Bocznica kolejowa	5
2.	Użytkownik bocznicy kolejowej.....	5
3.	Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu	6
4.	Zakres obowiązywania regulaminu.....	6
5.	Przepisy wewnętrzne	6
II.	Opis bocznicy kolejowej.....	6
1.	Tory	6
2.	Rozjazdy, skrzyżowania torów	7
3.	Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe	7
4.	Kolejowe obiekty inżynierskie	7
5.	Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	7
6.	Wagi wagonowe.....	7
7.	Inne urządzenia	7
8.	Bramy kolejowe	7
9.	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.....	7
10.	Posterunki techniczne	8
11.	Wskaźniki i tablice.....	8
12.	Oświetlenie bocznicy kolejowej	8
III.	Prowadzenie ruchu kolejowego	8
1.	Okręgi nastawcze	8
2.	Rejony manewrowe bocznicy kolejowej.....	8
3.	Środki łączności	8
4.	Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną.....	9
5.	Układanie drogi przebiegu.....	9
6.	Pozwolenie na jazdę	9
IV.	Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej.....	10
1.	Ograniczenia dotyczące taboru	10
2.	Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicy kolejowej.....	10
3.	Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia	10
4.	Ruch taboru spoza bocznicy po torach bocznicy	10
5.	Możliwość wykonywania manewrów taborem bocznicy po infrastrukturze stycznej..	11
V.	Zasady prowadzenia pracy manewrowej.....	11
1.	Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów	11
2.	Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznicy kolejowej	11
3.	Urządzenia i środki trakcyjne	11

4.	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	11
5.	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	11
6.	Dozwolone sposoby wykonywania manewrów	11
7.	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym	11
8.	Zabezpieczanie taboru kolejowego przed zbiegnięciem	12
VI.	Organizacja pracy manewrowej	12
1.	Podstawianie wagonów na bocznice kolejową	12
2.	Zabieranie wagonów z bocznic kolejowej	13
3.	Ważenie wagonów	13
4.	Planowanie pracy manewrowej	13
5.	Powiadamianie pracowników	13
VII.	Obsługa punktów zdawczoodbiorczych i ładunkowych	13
1.	Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	13
2.	Urządzenia ładunkowe	14
3.	Czynności ładunkowe	14
4.	Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych	14
VIII.	Towary niebezpieczne	15
1.	Opis towarów niebezpiecznych na bocznic kolejowej	15
2.	Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznic kolejowej	19
3.	Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych	20
4.	Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego	20
5.	Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych	21
IX.	Nadzór nad stanem technicznym i utrzymanie	23
1.	Infrastruktura kolejowa	23
2.	Tabor kolejowy	24
3.	Urządzenia nie stanowiące infrastruktury kolejowej	24
X.	Stanowiska związane z transportem kolejowym i określone dla nich wymagania kwalifikacyjne	24
XI.	Bezpieczeństwo	25
1.	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego	25
2.	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	26
3.	Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury	26
4.	Postępowanie w razie wypadku lub incydentu	26
5.	Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo	27
XII.	Współpraca z innymi podmiotami	27
1.	Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy	27

2.	Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej.....	27
3.	Wykaz adresów i numerów telefonów	27
XIII.	Postanowienia końcowe	28
1.	Rozdzielnik regulaminu.....	28
2.	Sposób udostępnienia regulaminu pracownikom bocznic kolejowej.....	28
3.	Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu	28
4.	Osoba odpowiedzialna za aktualność regulaminu	28
XIV.	Spis załączników.....	28

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Bocznicą kolejową

1.1. Nazwa i lokalizacja

Bocznicą kolejową MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS

stacja kolejowa Krzewie,

99-340 Morawce – Krzewie, gmina Krośniewice

1.2. Punkt odgałęzienia

Bocznicą kolejową MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS odgałęzia się na stacji Krzewie rozjazdem nr 100 od toru nr 7 w kilometrze 139,019 linii kolejowej nr 3 Warszawa - Kunowice zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe.

1.3. Tory dojazdowe

Bocznicą MIRATRANS TRANSPORT sp. z o.o. odgałęzia się od toru nr 7 w stacji Krzewie zarządzanej przez PKP PLK S.A. Początek bocznicy stanowi wykojeńnica Wk100 zabudowana w km 0,052 toru nr 100.

1.4. Przeznaczenie bocznic kolejowej

Głównym przeznaczeniem bocznic kolejowej jest przeładunek kontenerów, naczep i ładunków ponadgabarytowych. Ponadto bocznic przeznaczona jest do przyjmowania przesyłek całowagonowych, przyjmowania próżnych wagonów pod załadunek, wysyłki ładunków wagonów w kraju i zagranicę, a także wykonywania pracy manewrowej związanej z podstawianiem wagonów na wyznaczone punkty ładunkowe oraz ich zabieranie po zakończeniu prac ładunkowych.

1.5. Status bocznic kolejowej

Bocznicą kolejową MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS posiada status bocznic i wchodzi w skład obiektu infrastruktury usługowej (OIU). Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanej przez MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o. znajduje się na ogólnodostępnej stronie internetowej Spółki w zakładce Dokumenty.

W skład infrastruktury IOU mieszczącej się na terenie bocznic MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS wchodzi:

- Tory zdawczo-odbiorcze:
 - tor nr 101,
 - tor nr 101a,
 - tor nr 102,
 - tor nr 102a.

2. Użytkownik bocznic kolejowej

2.1. Nazwa i siedziba

MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o.

Sierpów 33,

95-035 Ozorków

2.2. Podstawa do zarządzania infrastrukturą kolejową

Bocznica eksploatowana jest na podstawie: Aktu notarialnego Repetytorium A nr 3338/2019, A nr 513/2020, umowy najmu z PKP PLK nr 11/203/0060/21 oraz PKP SA KNWa7.022.KB.12369.2021..

3. Podstawa prawna i cel opracowania regulaminu

Podstawą prawną opracowania Regulaminu jest §6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków ruchu kolejowego i sygnalizacji (w aktualnym brzmieniu). Celem opracowania jest określenie technicznych i organizacyjnych warunków realizacji zarządcy infrastruktury kolejowej oraz wykonywania przewozów kolejowych i czynności ładunkowych.

4. Zakres obowiązywania regulaminu

Postanowienia regulaminu obowiązują wszystkich pracowników biorących udział w pracy manewrowej i pracach ładunkowych na bocznicy oraz osoby sprawujące nadzór nad bocznica z upoważnienia użytkownika bocznicy. W sposób szczególny do znajomości i przestrzegania zapisów regulaminu zobowiązani są pracownicy zatrudnieni na stanowiskach:

- Kierownik bocznicy;
- toromistrz.

5. Przepisy wewnętrzne

5.1. Przepisy własne

- Instrukcja o wykonywaniu pracy manewrowej i sygnalizacji IM-M,
- Instrukcja utrzymania infrastruktury kolejowej IM-U,
- Instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów IM-W,
- Procedura obsługi towarów niebezpiecznych PM-RID.

5.2. Przepisy innego zarządcy infrastruktury kolejowej

Nie dotyczy.

5.3. Przepisy przewoźnika kolejowego

Licencjonowani przewoźnicy kolejowi w zakresie eksploatacji i prowadzenia pojazdów kolejowych stosują własne przepisy wewnętrzne podczas korzystania z bocznicy kolejowej MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS.

II. Opis bocznicy kolejowej

1. Tory

Numer toru	Przeznaczenie toru	Długość toru [m]				Pojemność (20m/wagon)	Typ szyn	Typ podkładów
		Całkowita (od – do)		Użyteczna (od – do)				
100	dojazdowy	285,53		219,53		10 wagonów	49E1	drewniane
		PR100	PR101	UKR100	UKR101			
101	zdawczo-odbiorczy	227,80		221,80		11 wagonów	49E1	strunobetonowe
		PR102	KOP	UKR101	Z1			

101a	zdawczo-odbiorczy	133,80		115,80		5 wagonów	49E1	strunobetonowe
		KR102	KOP	UKR102	Z1			
102	zdawczo-odbiorczy	261,40		243,00		12 wagonów	49E1	strunobetonowe
		KR101	KOP	UKR102	Z1			
102a	zdawczo-odbiorczy	94,00		80,00		4 wagony	49E1	strunobetonowe
		PR101	KOP	UKR101	Z1			

2. Rozjazdy, skrzyżowania torów

Numer rozjazdu	Rodzaj rozjazdu, typ zamknięcia	Promień	Skos	Typ szyny	Typ zamknięcia nastawczego	Rodzaj nastawiania	Położenie zasadnicze	Uwagi
100	zwyczajny prawy	R190	1:9	S49	suwakowe	ręczne	na tor 100	Rozjazd odgałęziający, zabudowany na stacji Krzewie, w utrzymaniu PKP PLK
101	krzyżowy podwójny	R190	1:9	S49	suwakowe	ręczne	na tor 101	
102	zwyczajny prawy	R190	1:9	S49	suwakowe	ręczne	na tor 101a	

3. Obrotnice, suwnice i wywrotnice wagonowe

Nie występują.

4. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Nie występują.

5. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

Na torze dojazdowym nr 100 w km 0,143.00 zlokalizowany jest przejazd kolejowo-drogowy kategorii D.

Na terenie bocznic kolejowej MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS zlokalizowane są dwa przejazdy wewnątrzzakładowe – w km 0,196.84 oraz 0,264.14 toru nr 100.

6. Wagi wagonowe

Nie występują.

7. Inne urządzenia

Nie występują.

8. Bramy kolejowe

L.p.	Lokalizacja	Uwagi
1.	Tor nr 100 km 0,156.34	Wjazd na teren bocznic, na bramie umieszczona tarcza zaporowa Z1

9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Na bocznic MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS nie występują żadne urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

10. Posterunki techniczne

Bocznica nie posiada posterunków ruchu.

11. Wskaźniki i tablice

wskaźniki/tablice	lokalizacja
Tarcza zaporowa Z1	przed kołtami oporowymi przy zakończeniu torów: 101, 101a, 102, 102a oraz na bramie przecinającej tor nr 100 w km 0,156.34
Wskaźniki zwrotnicowe	Wszystkie rozjazdy zgodnie z pkt. 2 Rozdziału II
Wskaźnik ukresu W 17	Wszystkie rozjazdy zgodnie z pkt. 2 Rozdziału II
Wskaźnik W6b	Przed przejazdem kolejowo-drogowym kat. D
Znak G-3, B-20 oraz A-10	Przed przejazdem kolejowo-drogowym kat. D

12. Oświetlenie bocznicy kolejowej

Teren bocznicy jest oświetlony elektrycznie w stopniu zapewniającym bezpieczne wykonywanie pracy manewrowej oraz prac przeładunkowych. Punkty świetlne rozmieszczone są na słupach wzdłuż torów nr 101 i 101a oraz dodatkowo za placem składowania kontenerów.

III. Prowadzenie ruchu kolejowego

1. Okręgi nastawcze

Bocznica nie jest podzielona na okręgi nastawcze.

2. Rejony manewrowe bocznicy kolejowej

Bocznica stanowi jeden rejon manewrowy. Jednorazowo można podstawić na bocznice na tor zdawczo-odbiorczy skład wagonów o długości nie większej niż 220 metrów.

3. Środki łączności

Typ środków łączności	Przeznaczenie środków łączności	Zapewnienie środków łączności
Telefoniczna przewodowa łączność stacyjno-ruchowa	Zarządca – Użytkownik	Zarządca PKP PLK S.A.
Telefoniczna bezprzewodowa łączność ogólnie-eksploatacyjna GSM	Użytkownik	MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o.

Bocznica MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS jest obsługiwana przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego. Obsługa bocznicy korzysta z radiotelefonów przenośnych i zainstalowanych na pojazdach trakcyjnych licencjonowanych przewoźników kolejowych.

Każdy pojazd trakcyjny biorący udział w manewrach na bocznicy powinien być wyposażony w radiotelefon zdolny do pracy na kanałach radiołączności pociągowej oraz manewrowej,

względnie prowadzący ten pojazd powinien być wyposażony w co najmniej jeden radiotelefon przenośny umożliwiający pracę na tych kanałach

4. Uzgadnianie ruchu kolejowego przez połączenie z infrastrukturą styczną

Ruch kolejowy pomiędzy bocznica a stacją odbywa się na zasadach jazdy manewrowej.

Wszelkie ruchy manewrowe na styku infrastruktury PKP PLK S.A i bocznicy (użytkownik bocznicy MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o.) uzgadniane są pomiędzy dyżurnym ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno a kierownikiem manewrów przewoźnika kolejowego.

Gotowość do obsługi bocznicy przewoźnik zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno radiotelefonem sieci manewrowej. Po ułożeniu drogi przebiegu dyżurny daje zezwolenie na wyjazd ze stacji na bocznice za pomocą sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” podanym na tarczy manewrowej Tm25. Wjazd składu manewrowego na bocznice może odbywać się trakcją pchaną lub ciągnioną.

Po wykonaniu czynności zdawczo-odbiorczych przewoźnik na zlecenie użytkownika bocznicy wykonuje manewry związane z podstawianiem wagonów na punkty ładunkowe oraz zabraniem z punktów ładunkowych wagonów przeznaczonych do zdania przewoźnikowi i zabraniem z bocznicy. Po wykonaniu manewrów i przygotowaniu składu do zabrania, drużyna przewoźnika zgłasza za pomocą radiotelefonu gotowość do wyjazdu z bocznicy dyżurnemu ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno. Po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu, przewoźnik wyjeżdża z bocznicy torem dojazdowym do tarczy manewrowej Tm21.

Po ułożeniu przez dyżurnego ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno drogi przebiegu i wyświetleniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy Tm21 skład manewrowy wjeżdża na stację Krzewie. Wyjazd z bocznicy odbywa się trakcją pchaną lub ciągnioną.

5. Układanie drogi przebiegu

Sposób postępowania przy wyjeździe z torów stacyjnych na bocznice:

- Gotowość do obsługi bocznicy przewoźnik zgłasza dyżurnemu ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno radiotelefonem sieci manewrowej. Po ułożeniu drogi przebiegu dyżurny daje zezwolenie na wyjazd ze stacji na bocznice za pomocą sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” podanym na tarczy manewrowej Tm25. Wjazd składu manewrowego na bocznice może odbywać się trakcją pchaną lub ciągnioną.

Sposób postępowania przy wyjeździe z bocznicy na tory stacyjne:

- Po wykonaniu manewrów i przygotowaniu składu do zabrania, drużyna przewoźnika zgłasza za pomocą radiotelefonu gotowość do wyjazdu z bocznicy dyżurnemu ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno. Po otrzymaniu zgody od dyżurnego ruchu, przewoźnik wyjeżdża z bocznicy torem dojazdowym do tarczy manewrowej Tm21. Po ułożeniu przez dyżurnego ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno drogi przebiegu i wyświetleniu sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” na tarczy Tm21 skład manewrowy wjeżdża na stację Krzewie. Wyjazd z bocznicy odbywa się trakcją ciągnioną.

6. Pozwolenie na jazdę

Dyżurny ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno/ podaje sygnał zezwalający Ms 2 na jazdę manewrową na tarczy manewrowej Tm25 w przypadku wyjazdu z torów stacyjnych na bocznice oraz Ms 2 na jazdę manewrową na tarczy manewrowej Tm21 w przypadku wyjazdu z torów bocznicy na tory stacyjne. Zezwolenie na jazdę może być przekazywane z wykorzystaniem urzą-

dzeń łączności. W granicach bocznicy pozwolenie na jazdę wydaje kierownik manewrów, po wcześniejszym przygotowaniu drogi przebiegu. Stosowane są sygnały ręczne oraz wskaźniki i tarcze zgodnie z Instrukcją o wykonywaniu pracy manewrowej i sygnalizacji IM-M.

IV. Warunki techniczne obsługi bocznicy kolejowej

1. Ograniczenia dotyczące taboru

Na bocznicy MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS nie ma budowli i urządzeń, dla których nie jest zachowana skrajnia budowli. Skrajnia budowli odpowiada wymaganiom określonym w Polskiej Normie PN-69/K-02057 oraz przepisom Międzynarodowego Związku Kolei UIC. Skrajnia taboru odpowiada wymaganiom normy PN-70/K-02056.

Dopuszczalny nacisk osi na szynę na torach bocznicowych MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS wynosi 225 kN/oś (22,5 tony/oś).

Wymagana masa hamująca składów poruszających się po torach bocznicowych wynosi 8%.

Jednorazowo można podstawić na bocnicę na tor zdawczo-odbiorczy skład wagonów o długości nie większej niż 220 metrów.

Zabrania się wjazdu trakcji elektrycznej na bocnicę MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS w związku z brakiem sieci trakcyjnej.

2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych po torach bocznicy kolejowej

Na bocznicy obowiązują następujące ograniczenia prędkości składów manewrowych:

- a) 10 km/h od rozjazdu nr 100 do rozjazdu nr 101;
- b) 5 km/h po torach nr 101 i 102;
- c) 3 km/h po torach 101a i 102 a;
- d) 3 km/h przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru;
- e) 3 km/h po torze obok, na którym pracują ludzie;
- f) 3 km/h w czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołoledzi, burzy, silnego deszczu, mgły;
- g) 5 km/h podczas manewrów przez przejazdy kolejowo-drogowe;
- h) *uchylony*

3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

Za zabezpieczenie ruchu podczas przejazdu składów manewrowych przez przejazdy wewnętrzzakładowe oraz przez przejazd kolejowo-drogowy kat. D odpowiedzialna jest drużyna przewoźnika kolejowego.

4. Ruch taboru spoza bocznicy po torach bocznicy

Przewoźnik kolejowy do obsługi bocznicy można użyć tylko lokomotywy manewrowej trakcji spalinowej. Wykonywanie manewrów na bocznicy odbywa się sposobem odstawczym, polegającym na odstawianiu pojazdów kolejowych na wyznaczony tor i ich odłączeniu po zatrzymaniu.

Lokomotywa przewoźnika kolejowego obsługująca bocznice może kursować tylko po torach zdawczo-odbiorczych.

Po torach użytkownika bocznic kolejowej mogą poruszać się wszystkie rodzaje wagonów towarowych kursujących na sieci PKP PLK S.A. których nacisk na szynę nie przekracza 22 ton.

5. Możliwość wykonywania manewrów taborem bocznic po infrastrukturze stycznej

Nie występuje. Użytkownik bocznic nie posiada własnego taboru kolejowego.

V. Zasady prowadzenia pracy manewrowej

1. Podmioty uprawnione do wykonywania manewrów

Na terenie bocznic MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS manewry wykonują własnym taborem certyfikowani przewoźnicy.

Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanej przez MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o. znajduje się na ogólnodostępnej stronie internetowej Spółki w zakładce Dokumenty.

2. Tabor kolejowy przeznaczony do obsługi bocznic kolejowej

Użytkownik bocznic MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o. nie posiada własnego taboru kolejowego. Obsługa bocznic realizowana jest przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na podstawie odrębnych dokumentów bezpieczeństwa.

3. Urządzenia i środki trakcyjne

Nie występują.

4. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

Obsada i wyposażenie drużyny trakcyjnej licencjonowanego przewoźnika wykonującego obsługę bocznic powinna być zgodna z przepisami właściwego przewoźnika kolejowego.

Pracownicy licencjonowanego przewoźnika kolejowego zobowiązani są do znajomości niniejszego regulaminu oraz znajomości lokalnych warunków obsługi bocznic.

5. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

Obsadę i wyposażenie drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego dokonującej obsługi torów zdawczo-odbiorczych określają przepisy wewnętrzne właściwego przewoźnika kolejowego.

6. Dozwolone sposoby wykonywania manewrów

Na terenie bocznic manewry można wykonywać tylko sposobem odstawczym. Jazda manewrowa na terenie bocznic wykonywana jest na polecenie kierownika manewrów.

Odrzucanie wagonów na torach bocznic jest zabronione.

7. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

W trakcie wykonywania manewrów pojazd trakcyjny (lokomotywa) może znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego. Zabrania się usytuowania lokomotywy pomiędzy przetaczanym taborem.

8. Zabezpieczanie taboru kolejowego przed zbiegnięciem
- 1) Gdy lokomotywa będzie odprężnięta od składu manewrowego, wówczas do obowiązków kierownika manewrów należy zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem lub wydanie stosownego polecenia członkowi drużyny manewrowej.
- 2) Podstawowym środkiem zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem jest sprzęgnięcie wszystkich pojazdów, które zostały odstawione na bocznicy oraz zahamowanie czynnych hamulców ręcznych na skrajnych wagonach, tak aby jeden hamulec ręczny zabezpieczał grupę do 10 wagonów, a dwa hamulce ręczne zabezpieczały grupę przekraczającą 10 wagonów.
- 3) W przypadku braku wymaganych czynnych hamulców ręcznych należy wyłożyć płóz hamulcowy pod skrajnym wagonem. Ze względu na spadek w kierunku bocznicy o wartości 7‰, płóz należy wykladać od strony bocznicy.
- 4) Przy wykładaniu płozy hamulcowej w celu zabezpieczenia taboru przed zbiegnięciem należy zwracać uwagę, aby płóz hamulcowy prawidłowo przylegał do wewnętrznej części główki szyny i następnie wsunąć pod obręcz skrajnego wagonu.
- 5) Tabor nie będący w ruchu należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem po zakończeniu pracy manewrowej.
- 6) Po doprężeniu lokomotywy do składu manewrowego, należy odhamować hamulce ręczne i usunąć płozy hamulcowe spod taboru.
- 7) Na bocznicy stosuje się płozy hamulcowe typu PL1, oznakowane symbolem MTM oraz kolejnym numerem (od 1 do 4). Płozy przechowywane są na stojaku przy torze nr 102.

VI. Organizacja pracy manewrowej

1. Podstawianie wagonów na bocznicy kolejowej

- 1) Wagony przeznaczone do podstawienia na bocznicy oraz wagony zdawane przez bocznicy przewoźnikowi podlegają oględzinom pod względem techniczno-handlowym.

W przyjmowaniu i przekazywaniu wagonów udział biorą:

- ze strony bocznicy - uprawniony pracownik,
- ze strony przewoźnika - uprawniony pracownik (ustawiacz).

- 2) Przekazanie wagonów pod względem technicznym i handlowym odbywa się na torze zdawczo-odbiorczym na podstawie wykazu zdawczego oraz zawiadomienia wg wzorów stosowanych przez licencjonowanego przewoźnika obsługującego bocznicy.
- 3) Po podstawieniu wagonów na tor zdawczo-odbiorczy wyznaczony pracownik bocznicy w obecności przedstawiciela przewoźnika sprawdzają stan przesyłek pod względem:
 - czy nie ma widocznych śladów naruszenia przesyłki;
 - uszkodzeń przesyłki;
 - stanu technicznego wagonów i braku luźnych części;

- czystości wagonów.
- 4) Po sprawdzeniu następuje przekazanie wagonów za pokwitowaniem przedstawiciela boczniccy na wszystkich egzemplarzach wykazu zdawczego sporządzonego przez przewoźnika.
 2. Zabieranie wagonów z boczniccy kolejowej
 - 1) Zdawanie wagonów przewoźnikowi odbywa się przy udziale przedstawiciela użytkownika boczniccy.
 - 2) Przedstawiciel przewoźnika w czasie zdawania wagonów sprawdza:
 - czy podczas czynności ładunkowych nie doszło do uszkodzeń wagonów;
 - czy nie brakuje luźnych części wagonowych;
 - stan zabezpieczenia ładunkowych wagonów;
 - czystość wagonów po ich rozładunku.
 - 3) Po sprawdzeniu następuje przekazanie wagonów za pokwitowaniem na zawiadomieniu /wykazie/ o wagonach gotowych do zabrania sporządzonego przez bocznicę. Podpis na zawiadomieniu /wykazie/ składają obie strony tj. jako przyjmujący przedstawiciel przewoźnika i jako zdający przedstawiciel użytkownika boczniccy.
 - 4) Szczegóły związane z czynnościami zdawczo-odbiorczymi zawarte są w umowie na obsługę boczniccy pomiędzy przewoźnikiem obsługującym a użytkownikiem boczniccy.
 3. Ważenie wagonów

Na terenie boczniccy nie wykonuje się ważenia wagonów.

4. Planowanie pracy manewrowej

Obsługa boczniccy odbywa się w ramach planowych obsług, których plan opracowany jest przez przewoźnika obsługującego w uzgodnieniu z użytkownikiem boczniccy. Planowanie i organizowanie pracy manewrowej należy do obowiązków kierującego manewrami tj. ustawiacza drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego.

5. Powiadamianie pracowników

Za powiadomienie drużyny trakcyjnej oraz manewrowych o planie manewrów odpowiada kierownik manewrów.

VII. Obsługa punktów zdawczo-odbiorczych i ładunkowych

1. Przyjmowanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych
- 1) Zobowiązanymi do przyjmowania i przekazywania wagonów oraz sporządzania i podpisywania wykazów zdawczych i zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania są: kierownik manewrów lub ustawiacz przewoźnika kolejowego, a ze strony użytkownika boczniccy MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS – Kierownik boczniccy lub pracownik przez niego wyznaczony.
- 2) Przekazanie wagonów odbywa się w formie pisemnej na drukach obowiązujących u danego przewoźnika kolejowego.
- 3) Przyjmowane wagony od przewoźnika kolejowego poddawane są oględzinom technicznym przez ustawiacza przewoźnika kolejowego świadczącego usługę transporto-

wą na bocznicę oraz przez Kierownika bocznicę MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS lub pracownika przez niego wyznaczonego.

- 4) Zauważone przez pracownika przewoźnika kolejowego usterki techniczne, w wagonach, powinny być zgłoszone telefonicznie upoważnionemu pracownikowi użytkownika bocznicę MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS, który dokonuje stosownego wpisu w rubryce „uwagi” wykazów zdawczych lub zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania. W przypadku stwierdzonych braków lub uszkodzeń w wagonie kierownik bocznicę lub pracownik przez niego wyznaczony spisuje z kierownikiem manewrów przewoźnika kolejowego stosowny protokół.

2. Urządzenia ładunkowe

Ładunek i wyładunek wagonów odbywa się za pomocą ładowarki drogowej, dźwigu oraz reachstackerów. Na bocznicę nie występują stałe urządzenia ładunkowe.

3. Czynności ładunkowe

- 1) Czynności za i wyładunkowe prowadzone są przez pracowników użytkownika bocznicę według oddzielnej instrukcji wewnętrznej.
- 2) Podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych dozwolone jest po uprzednim uzgodnieniu z kierownikiem bocznicę, który odpowiada za usunięcie wszelkich ładunków i urządzeń poza skrajnię budowli i wstrzymanie pracy ładunkowej. Wolna przestrzeń wzdłuż toru ładunkowego winna mieć 1,5 m szerokości i w tej przestrzeni obowiązuje zakaz składowania wszelkich materiałów i urządzeń;
- 3) Przed zabraniem wagonów z punktu ładunkowego kierujący manewrami sprawdza ich stan techniczny i zdolność do jazdy;
- 4) W przypadku wystąpienia przeszkód do planowej obsługi, kierujący manewrami i kierownik bocznicę ustalają czas następnej obsługi; poza planem obsługi bocznicę wagonów mogą być podstawione po wzajemnym uzgodnieniu użytkownika bocznicę i licencjonowanego przewoźnika.
- 5) Zabieranie wagonów z bocznicę poza planem obsługi może być dokonane, jeżeli użytkownik bocznicę zgłosi gotowość do zabrania wagonów na 1 godzinę przed ukończeniem czynności za lub wyładunkowych.

4. Przekazywanie wagonów na punktach zdawczo-odbiorczych

- 1) Zobowiązanymi do przyjmowania i przekazywania wagonów oraz sporządzania i podpisywania wykazów zdawczych i zawiadomień o wagonach gotowych do zabrania są: kierownik manewrów lub ustawiacz przewoźnika kolejowego, a ze strony użytkownika bocznicę MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS – Kierownik bocznicę lub pracownik przez niego wyznaczony.
- 2) Przekazanie wagonów odbywa się w formie pisemnej na drukach obowiązujących u danego przewoźnika kolejowego.
- 3) W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości przy przekazywaniu wagonów z bocznicę powinny one zostać usunięte przez użytkownika bocznicę. Jeżeli usterek technicznych nie można usunąć natychmiast, przewoźnik zabiera grupę wagonów poprzedzającą kwestionowany wagon.

- 4) Wagony w których stwierdzono nieprawidłowości, nieprzyjęte przez przewoźnika kolejowego powinny być odstawione na tor nr 102a.

VIII. Towary niebezpieczne

1. Opis towarów niebezpiecznych na bocznicę kolejową

Bocznica kolejowa działa jako terminal multimodalny. Z uwagi na profil działalności nie jest możliwe, aby wskazać szczegółową listę towarów niebezpiecznych jakie będą przeładowywane na ww. terminalu. Transport multimodalny (w przeciwieństwie do kolejowych przewozów masowych) z założenia obejmuje różnego rodzaju ładunki, pochodzące od różnych dostawców i kierowane do wielu odbiorców. Z tego powodu poniżej znajduje się opis materiałów niebezpiecznych (oraz zagrożenia jakie mogą powodować), które mogą się znajdować na bocznicę kolejową.

Z uwagi na spójność przepisów w zakresie lądowego przewozu towarów niebezpiecznych:

- 1) Regulaminu RID
- 2) Załącznika nr 2 do SMGS
- 3) Umowy ADR

i szerokiego ujmowania w tychże przepisach procesu przewozowego można przyjąć, że przedstawiony opis materiałów i przedmiotów niebezpiecznych jest taki sam dla:

- 1) czynności ładunkowych;
- 2) towarów przewożonych transportem kolejowym;
- 3) towarów przewożonych transportem drogowym;
- 4) towarów składowanych.

Uwaga: Sformułowanie „składowanie” oznacza czasowy postój towaru niebezpiecznego na bocznicę kontenerowej spowodowany koniecznością zmiany środka transportu.

Klasy materiałów niebezpiecznych, które mogą się znajdować na bocznicę kolejową wraz z opisem zagrożeń.

Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi

- 1) Materiały wybuchowe to materiały stałe lub ciekłe mogące wydzielać w wyniku reakcji chemicznej gazy o takiej temperaturze i ciśnieniu oraz z taką szybkością, że mogą powodować zniszczenia w otaczającym środowisku.
- 2) Materiały pirotechniczne to materiały lub mieszaniny przewidziane do wytwarzania efektów cieplnych, świetlnych, dźwiękowych, gazu lub dymu lub kombinacji tych efektów, w wyniku bezdetonacyjnej samopodtrzymującej się egzotermicznej reakcji chemicznej.
- 3) Przedmioty z materiałami wybuchowymi to przedmioty zawierające jeden lub więcej materiałów wybuchowych lub pirotechnicznych.
- 4) Materiały i przedmioty niewymienione powyżej, które wytwarza się w celu uzyskania praktycznych efektów wybuchowych lub pirotechnicznych.
- 5) Zagrożenie klasy 1 obejmuje wybuch masowy, rozrzut odłamków, pożar, świecenie, huk lub dym. Sądzieliwi na wstrząs i/lub uderzenie (nalepki ostrzegawcze nr 1, 1.5 oraz 1.6). Wśród materiałów klasy 1 są także takie, które charakteryzują się niewielkim zagrożeniem wybuchu (nalepka ostrzegawcza nr 1.4).

Klasa 2 Gazy

- 1) Gazy to materiały, które w temperaturze 50 °C mają prężność pary większą niż 300 kPa (3 bar) lub są całkowicie w stanie gazowym w temperaturze 20 °C pod ciśnieniem standardowym 101,3 kPa.
- 2) Wśród klasy 2 wyszczególnia się:
 - a. gazy palne: zagrożenie pożarem, wybuchem, uduszeniem, poparzeniem, odmrożeniem, wybuchem przy podgrzewaniu (nalepka ostrzegawcza nr 2.1);
 - b. gazy niepalne nietrujące: zagrożenie uduszeniem, odmrożeniem, wybuchem przy podgrzaniu (nalepka ostrzegawcza nr 2.2);
 - c. gazy trujące: zagrożenie zatruciem, oparzeniem, odmrożeniem, wybuchem przy podgrzaniu (nalepka ostrzegawcza nr 2.3).

Klasa 3 Materiały zapalne ciekłe

- 1) Materiały zapalne ciekłe to takie, które w temperaturze 50 °C mają prężność pary nie większą niż 300 kPa (3 bar) i nie są całkowicie w stanie gazowym w temperaturze 20 °C i pod ciśnieniem standardowym 101,3 kPa oraz mają temperaturę zapłonu nie wyższą niż 60 °C.
- 2) Zagrożenia klasy 3 to pożar, wybuch, wybuch przy podgrzaniu (nalepka ostrzegawcza nr 3).

Klasa 4.1 Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące oraz materiały wybuchowe odczulone stałe

- 1) Materiały łatwo zapalne stałe to materiały, które mogą zapalić się wskutek tarcia, ale także to materiały sproszkowane, granulowane lub w postaci pasty, które są niebezpieczne, jeżeli łatwo zapalają się wskutek krótkotrwałego kontaktu ze źródłem zapłonu, takim jak paląca się zapalka, oraz jeżeli płomień rozprzestrzenia się szybko.
- 2) Materiały samoreaktywne to substancje termicznie niestabilne podatne na rozkład silnie egzotermiczny, nawet bez udziału tlenu (powietrza).
- 3) Materiały polimeryzujące to materiały, które bez stabilizacji ulegają silnie egzotermicznej reakcji powodującej powstawanie większych cząstek lub tworzenie się polimerów w normalnych warunkach przewozu.
- 4) Materiały wybuchowe odczulone stałe są to materiały zwilżone wodą lub alkoholem, lub są rozcieńczone za pomocą innych substancji obniżających ich właściwości wybuchowe.
- 5) Zagrożenia klasy 4.1 to pożar, możliwość zapalenia się od źródła ognia, iskry lub płomienia, wybuchu przy podgrzaniu, wybuchu materiałów wybuchowych odczulonych przy ubytku środka odczulającego. Materiały samoreaktywne są podatne na rozkład egzotermiczny wskutek dostarczenia ciepła, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich, aminy), tarcia lub uderzenia. W wyniku rozkładu mogą wydzielać się szkodliwe i zapalne gazy lub pary, może także nastąpić samozapłon (nalepka ostrzegawcza nr 4.1).

Klasa 4.2 Materiały podatne na samozapalenie

- 1) Materiały podatne na samozapalenie to:
 - a. materiały piroforyczne, które w zetknięciu z powietrzem zapalają się w ciągu 5 minut) oraz

- b. materiały i przedmioty samonagrzewające (w zetknięciu z powietrzem są podatne na samonagrzewanie, mogą ulegać zapaleniu tylko w dużych ilościach (kilka kilogramów) i po upływie długiego czasu (godzin lub dni).
- 2) Zagrożenia klasy 4.2 to możliwość samozapłonu w przypadku uszkodzenia sztuki przesyłki lub uwolnienia się materiału oraz możliwość silnej reakcji z wodą (nalepka ostrzegawcza nr 4.2).

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne

- 1) Tytuł klasy 4.3 obejmuje materiały, które reagując z wodą wydzielają gazy palne mogące tworzyć z powietrzem mieszaniny wybuchowe, jak również przedmioty zawierające takie materiały.
- 2) Zagrożenia klasy 4.3 to możliwość wybuchu lub pożaru w przypadku zetknięcia się z wodą (nalepka ostrzegawcza nr 4.3).

Klasa 5.1 Materiały utleniające

- 1) Materiały utleniające to takie, które same nie zawsze są zapalne, mogą jednak wskutek wydzielania tlenu powodować zapalenie lub podtrzymywanie palenia się innego materiału, oraz przedmioty zawierające takie materiały.
- 2) Zagrożenia klasy 5.1 obejmują zagrożenie gwałtowną reakcją, zapłonem lub wybuchem, w przypadku kontaktu z materiałem palnym lub zapalnym (nalepka ostrzegawcza nr 5.1).

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

- 1) Nadtlenki organiczne są substancjami organicznymi, które zawierają dwuwartościową strukturę -O-O- i mogą być uważane za pochodne nadtlenu wodoru, w którym jeden lub dwa atomy wodoru zostały zastąpione przez rodniki organiczne.
- 2) Zagrożenia klasy 5.2 obejmują zagrożenie rozkładem egzotermicznym w podwyższonej temperaturze, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich i aminy), tarcia lub uderzenia. W wyniku rozkładu materiały te mogą wydzieląć szkodliwe i palne gazy lub pary. Może także nastąpić samozapłon (nalepka ostrzegawcza nr 5.2).

Klasa 6.1 Materiały trujące

- 1) Materiały trujące to takie, które są znane z doświadczenia lub które z punktu widzenia badań na zwierzętach można uznać, że w odpowiednio małych ilościach są zdolne (podczas jednorazowego lub krótkotrwałego działania) do spowodowania uszczerbku na zdrowiu człowieka, lub jego śmierci wskutek wdychania, przenikania przez skórę lub połknięcia.
- 2) Zagrożenia klasy 6.1 obejmują zagrożenie zatruciem inhalacyjnym, przez skórę lub wskutek połknięcia, a także zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji (nalepka ostrzegawcza nr 6.1).

Klasa 8 Materiały żrące

- 1) Materiały żrące to materiały, które w wyniku działania chemicznego powodują nieodwracalne uszkodzenie skóry lub w przypadku wycieku, powodują szkody w innych towarach lub jednostkach transportowych. Są nimi także materiały, które tworzą żrący materiał ciekły tylko w obecności wody lub które wydzielają żrące pary lub mgły w obecności naturalnej wilgoci powietrza.

- 2) Zagrożenia klasy 8 obejmują zagrożenie poparzeniem chemicznym, mogą gwałtownie reagować ze sobą, z wodą i z innymi materiałami. Uwolnione materiały mogą wydzieląć żrące pary i dodatkowo może występować zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji (nalepka ostrzegawcza nr 8).

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

- 1) Tytuł klasy 9 obejmuje materiały i przedmioty, które podczas przewozu stwarzają zagrożenie inne niż materiały określone w pozostałych klasach.
- 2) Zagrożenia klasy 9 obejmują zagrożenie poparzeniem, pożarem, wybuchem oraz zagrożenie dla środowiska wodnego i kanalizacji.

Z uwagi na zagrożenia związane z towarami klas 6.2 i 7, są one niedopuszczone do przeładunku, składowania, czy transportu na bocznicy kolejowej:

- 1) Klasa 6.2 Materiały zakaźne
- 2) Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

W ramach wcześniej wymienionych klas występują Towary Wysokiego Ryzyka (TWR). Są to towary, które mogą być użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, do celów terrorystycznych i które mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub masowe zakłócenia społeczno-gospodarcze. Poniższa tabela wskazuje, które ładunki i w jakich okolicznościach (sposób przewozu) są Towarami Wysokiego Ryzyka.

Klasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
		Cysterna (litry) ^{c)}	Luzem (kg) ^{d)}	Sztuka przesyłki (kg)
1	1.1 materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	a)	a)	0
	1.2 materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	a)	a)	0
	1.3 materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi grupy zgodności C	a)	a)	0
	1.4 materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi UN 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456, 0500, 0512 i 0513	a)	a)	0
	1.5 materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	0	a)	0
	1.6 materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi	a)	a)	0
2	gazy palne nietrujące (kody klasyfikacyjne zawierające tylko litery F lub FC)	3000	a)	b)
	gazy trujące (kody klasyfikacyjne zawierające litery T, TF, TC, TO, TFC lub TOC), z wyjątkiem aerozoli	0	a)	0
3	materiały ciekłe zapalne grupy pakowania I lub II	3000	a)	b)

	materiały wybuchowe odczulone	0	a)	0
4.1	materiały wybuchowe odczulone	a)	a)	0
4.2	materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
4.3	materiały grupy pakowania I	3000	a)	b)
5.1	materiały utleniające ciekłe grupy pakowania I	3000	a)	b)
	nadchlorany, azotan amonu, nawozy zawierające azotan amonu i azotan amonu jako emulsja, zawiesina lub żel	3000	3000	b)
6.1	materiały trujące grupy pakowania I	0	a)	0
8	materiały żrące grupy pakowania I	3000	a)	b)

a) nie dotyczy;

b) niezależnie od ilości przepisów rozdziału 1.10.3 Regulaminu RID, nie stosuje się;

c) wartość podana w kolumnie obowiązuje tylko wtedy, jeżeli przewóz w cysternie jest dopuszczony zgodnie z Regulaminem RID, działem 3.2, tabela A kolumna 10 lub 12. Dla materiałów niedopuszczonych do przewozu w cysternie informacja ta nie obowiązuje;

d) wartość podana w tej kolumnie obowiązuje tylko wtedy jeśli przewóz towaru luzem jest dopuszczony zgodnie z Regulaminem RID, działem 3.2 tabela A kolumna 10 lub 17. Dla materiałów niedopuszczonych do przewozu towaru luzem informacja w tej kolumnie nie obowiązuje.

Na terminalu funkcjonuje system informatyczny, w którym są wpisywane informacje wymagane przy przewożeniu towarów niebezpiecznych. System ma też możliwość zaznaczania, które z towarów są dodatkowo Towarami Wysokiego Ryzyka.

2. Postępowanie z towarami niebezpiecznymi na bocznicę kolejową

Każdy towar niebezpieczny podczas przyjęcia na bocznicę kolejową jest weryfikowany i wpisywany do wewnętrznego systemu informatycznego. Podczas czynności ładunkowych, nadawczych, odbiorczych, pracownicy bocznic kolejowej MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS powinny postępować w sposób bezpieczny i opisany w wewnętrznych procedurach i instrukcjach użytkownika bocznic, w szczególności w Procedurze PM-RID obsługi towarów niebezpiecznych.

1. Maksymalne prędkości jazdy manewrowych z wagonami zawierającymi towary niebezpieczne określa rozdział IV pkt. 2. h).
2. Składowanie jednostek transportowych (kontenerów, kontenerów-cystern, cystern przenośnych, naczep samochodowych) odbywa się w wyznaczonych polach. Oddzielenie na płycie terminala dla kontenerów, kontenerów-cystern i cystern przenośnych (nawierzchnia betonowa) oraz na parkingu dla naczep samochodowych (nawierzchnia z kostki betonowej).
3. Sformułowanie „składowanie” oznacza czasowy postój towaru niebezpiecznego na terminalu multimodalnym/bocznic kontenerowej spowodowany koniecznością zmiany środka transportu.
4. Do przeładunku towarów niebezpiecznych przystosowany jest cały obszar płyty terminalowej oraz tory nr 101, 101a, 102 i 102a. Brak jest odrębnych wyznaczonych punktów ładunkowych.
5. Na bocznic kolejowej wykonywane są wyłączenie przeładunki samych jednostek transportowych pomiędzy środkami transportu, w relacjach:
 - a. wagon-plac;
 - b. plac-wagon;

- c. wagon-wagon;
- d. wagon-samochód;
- e. samochód-wagon;
- f. samochód-plac;
- g. plac-samochód;
- h. samochód-samochód.

Z tego względu nie występują czynności załadunku/rozładunku kontenera/naczepy, czy napełnienia/opróżnienia kontenera-cysterny/cysterny-przenośnej.

6. Na bocznicy brak jest toru do awaryjnego odstawienia wagonów z towarami niebezpiecznymi. Natomiast na terminalu znajduje się wanna bezpieczeństwa – szczelna niecka o wymiarach 22m x 4m wykonana z betonu, w którą można wstawić nieszczelny kontener lub wjechać zestawem samochodowym. Użycie wanny bezpieczeństwa opisane jest w Procedurze PM-RID obsługi towarów niebezpiecznych.

3. Kwalifikacje i szkolenia pracowników uczestniczących w procesie przewozu kolejną towarów niebezpiecznych

Pracownicy powinni być przeszkoleni przed objęciem obowiązków. Jeżeli osoby zatrudnione nie mają jeszcze wymaganego szkolenia, to powinny pełnić obowiązki tylko pod bezpośrednim nadzorem osoby przeszkolonej.

1. Odpowienie do zakresu odpowiedzialności i obowiązków personelu, którego to dotyczy powinien być szkolony w następującej formie:
 - a. Szkolenie ogólne: personel powinien być zaznajomiony z ogólnymi wymaganiami zawartymi w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych.
 - b. Szkolenie stanowiskowe: personel powinien być przeszkolony z zakresu przepisów o przewozie towarów niebezpiecznych, ściśle odpowiadające jego odpowiedzialności i obowiązkom. W przypadku terminala multimodalnego szkolenie powinno obejmować również przepisy obowiązujące w innych gałęziach transportu (np. Umowa ADR, Kodeks IMDG). Szkolenie stanowiskowe powinno być prowadzone w formie szkolenia podstawowego i specjalistycznego (poniżej).
2. Szkolenie podstawowe dla całego personelu z zakresu znaczenia nalepek ostrzegawczych i oznakowania tablicami koloru pomarańczowego. Ponadto personel powinien poznać procedurę powiadamiania przy stwierdzonych nieprawidłowościach.
3. Szkolenie specjalistyczne dla personelu wykonawczego bezpośrednio związanego z przewozem towarów niebezpiecznych. Dodatkowo do szkolenia podstawowego, personel powinien być przeszkolony zależnie od zakresu obowiązków. Personel powinien być objęty szkoleniem specjalistycznym, podzielonym na 3 grupy zawodowe.
 - a. Kategoria 1: personel wykonawczy uczestniczący bezpośrednio w przewozach towarów niebezpiecznych (kierujący pojazdem trakcyjnym, pracownicy drużyn manewrowych lub personel o podobnej funkcji).
 - b. Kategoria 2: personel odpowiedzialny za kontrolę techniczną wagonów używanych do przewozu towarów niebezpiecznych (rewidenci wagonów lub pracownicy o podobnej funkcji).

- c. Kategoria 3: personel służby ruchu i prowadzący rozrząd personel kierowniczy zarządcy infrastruktury (dyspozytorzy, dyżurni ruchu, nastawniczowie, zwrotniczowie lub personel o podobnej funkcji).
4. Niezależnie od powyższych szkoleń, jeśli na bocznicy będą znajdowały się Towary Wysokiego Ryzyka należy przestrzegać przepisów zawartych w dziale 1.10 Regulaminu RID/Załącz. 2 do SMGS. Szkolenie powinno objąć cały personel i powinno zawierać ww. przepisy dla zapewnienia bezpieczeństwa. Pod pojęciem „zapewnienie bezpieczeństwa” rozumie się przedsięwzięcia lub środki ostrożności podejmowane dla zminimalizowania kradzieży lub niewłaściwego użycia towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR), mogące zagrozić ludziom, mieniu lub środowisku.
4. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

Z uwagi na fakt, iż bocznica kolejowa działa jako terminal multimodalny, wagony będą oznakowywane tylko w wyjątkowych sytuacjach. Znaki i nalepki ostrzegawcze związane z przewozem towaru niebezpiecznego będą umieszczane na jednostkach transportowych:

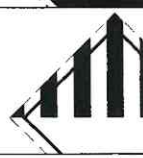
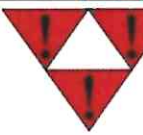
1. naczepach samochodowych;
2. kontenerach;
3. kontenerach-cysternach;
4. cysternach przenośnych.

Jednostki transportowe, przewożące towary niebezpieczne będą oznakowane znakami i nalepkami ostrzegawczymi oraz wymaganymi tablicami pomarańczowymi zgodnie z:

1. Regulaminem RID;
2. Załącznikiem nr 2 do SMGS;
3. Umową ADR;
4. Kodeksem IMDG (w przypadku przewozów obejmujących transport morski).

W poniższej tabeli znajdują się wzory nalepek ostrzegawczych i znaki, które sygnalizują zagrożenia opisane w punkcie 1 (Opis towarów niebezpiecznych na bocznicy kolejowej).

Wzór nalepki ostrzegawczej lub znaku	Numer i opis
	Nalepki nr 1, 1.5 oraz 1.6 – materiały i przedmioty z materiałami wybuchowymi
	Nalepka nr 1.4 – materiały i przedmioty z materiałami wybuchowymi (niewielkie zagrożenie wybuchem)
	Nalepka nr 2.1 – gaz zapalny (obramowanie, cyfra i piktogram mogą być koloru białego)
	Nalepka nr 2.2 – gaz niepalny, nietrujący (obramowanie, cyfra i piktogram mogą być koloru białego)

	Nalepka nr 2.3 – gaz trujący
	Nalepka nr 3 – ciecz zapalna (obramowanie, cyfra i piktogram mogą być koloru białego)
	Nalepka nr 4.1 – materiał stały zapalny, materiał samo-reaktywny, materiał polimeryzujący oraz materiał wybuchowy odczulony stały
	Nalepka nr 4.2 – materiał podatny na samozapalenie
	Nalepka nr 4.3 – materiał wydzielający w zetknięciu z wodą gazy palne (obramowanie, cyfra i piktogram mogą być koloru białego)
	Nalepka nr 5.1 – materiał utleniający
	Nalepka nr 5.2 – nadutlenek organiczny (obramowanie w górnej połowie, cyfra i piktogram mogą być koloru białego)
	Nalepka nr 6.1 – materiał trujący
	Nalepka nr 8 – materiał żrący
	Nalepka nr 9 – różne materiały i przedmioty niebezpieczne
	Znak dla materiałów zagrażających środowisku. Materiał tak oznaczony jest toksyczny dla środowiska wodnego.
	Znak nr 13 – Ostrożnie przetaczać
	Znak nr 15 – zakaz odrzutu i staczania

5. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

Witold Porankiewicz adres mailowy w.porankiewicz@gmail.com, telefon 601 243820

IX. Nadzór nad stanem technicznym i utrzymaniem

1. Infrastruktura kolejowa

Konserwacja, utrzymanie torów i rozjazdów na bocznicach oraz odchwaszczanie torów bocznicowych i odśnieżanie w okresie zimowym należy do obowiązków pracowników użytkownika bocznic (prace te użytkownik bocznic może również zlecić firmie zewnętrznej). Czynności czyszczenia i konserwacji, o których mowa powyżej, wykonuje się w czasie przerwy w wykonywaniu pracy manewrowej.

- 1) Oględziny rozjazdów oraz obchody torów bocznicowych wykonuje się jeden raz w miesiącu przy dobrym stanie torów. Wynik obchodu torów wpisuje się do Książki kontroli obchodów, wyniki oględzin rozjazdów wpisuje się do Dziennika oględzin rozjazdów.
- 2) Przegląd okresowy bocznic powinien być przeprowadzony jeden raz do roku przez uprawnione osoby posiadające uprawnienia budowlane w obecności przedstawiciela bocznic. Z przeglądu spisuje się oddzielny protokół, którego jeden egzemplarz winien otrzymać użytkownik bocznic.
- 3) Badania toru powinny być przeprowadzane raz w roku w trakcie przeglądu okresowego bocznic wykonywanego przez osobę posiadającą stosowne uprawnienia. Wyniki pomiarów torów powinny być wpisane w książki kontroli stanu toru, która znajduje się u Kierownika bocznic. W przypadku wykonywania pomiarów urządzeniami elektronicznymi można posługiwać się wydrukami z urządzenia.
- 4) Badania techniczne rozjazdów powinny być przeprowadzane raz w roku w trakcie przeglądu okresowego bocznic. Wyniki pomiarów rozjazdów powinny być wpisane w arkuszach badania rozjazdów, które znajdują się u kierownika bocznic.
- 5) Remonty (wymiany torów) mogą być wykonywane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje do wykonywania tych prac remontowych. W czasie wykonywania robót torowych miejsce pracy powinno być osygnalizowane tarczami zatrzymania D1 „Stój” zgodnie z obowiązującymi wymogami w tym zakresie.
- 6) Usterki niewymagające specjalistycznych napraw usuwane są przez użytkownika bocznic sposobem gospodarczym.
- 7) Zakres i czas, w którym powinny być wykonane konieczne roboty konserwacyjne i remonty należy stwierdzić na podstawie wyniku obchodów toru w czasie przeglądu bocznic i kontroli okresowej stanu użytkowego bocznic na podstawie wpisów do książki kontroli stanu toru.
- 8) Drużyna manewrowa wykonująca manewry na bocznicach powinna być dowodnie powiadomiona o wykonywanych robotach torowych. Kierujący robotami, a także pozostali pracownicy wykonujący roboty, powinni być ubrani w kamizelkę koloru pomarańczowego.

9) O uszkodzeniach w torze na bocznicy należy powiadomić Kierownika bocznicy.

10) Utrzymanie bocznicy kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy należy do obowiązków użytkownika bocznicy.

Szczegółowe instrukcje dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej zawarte są w Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej IM-U.

2. Tabor kolejowy

Użytkownik bocznicy nie posiada taboru kolejowego. Obsługa bocznicy realizowana jest przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

3. Urządzenia nie stanowiące infrastruktury kolejowej

Nie występują.

X. Stanowiska związane z transportem kolejowym i określone dla nich wymagania kwalifikacyjne

1) Kierownik bocznicy:

- Prowadzenie nadzoru nad wykonywaniem prac związanych z załadunkiem lub wyładunkiem towarów.
- Bieżąca kontrola nad przestrzeganiem wymogów BHP na bocznicy.
- Wstrzymanie obsługi bocznicy i prac ładunkowych w przypadku powzięcia wiadomości o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub stwierdzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi wykonujących prace ładunkowe.
- Prowadzenie nadzoru nad dowodnym zapoznaniem wszystkich pracowników związanych z pracą transportu kolejowego na bocznicy z postanowieniami niniejszego regulaminu.
- Utrzymywanie regulaminu pracy bocznicy w stanie aktualnym.

2) Toromistrz (firmy zewnętrznej):

- Wymagania kwalifikacyjne zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem w sprawie stanowisk związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- Zapoznanie się z wymaganiami stawianymi przez instytucje zewnętrzne i Spółkę w realizowanym obszarze,
- Nadzorowanie stanu technicznego podległej infrastruktury,
- Wnioskowanie o realizację niezbędnych napraw i remontów podległej infrastruktury,
- Nadzorowanie i organizowanie prac podległych zespołów, firm zewnętrznych,
- Dokumentowanie prowadzonych spraw,
- Systematyczne doskazywanie się i doskonalenie kwalifikacji oraz inicjowanie nowoczesnych rozwiązań,
- Udział w pracach wskazanych komisji, zespołów zadaniowych, grup roboczych,
- Wsparcie w obsłudze organów kontroli zewnętrznej i wewnętrznej.

3) Kierownik manewrów:

- zgodnie z regulacjami licencjonowanego przewoźnika.
- 4) Maszynista:
- zgodnie z regulacjami licencjonowanego przewoźnika.
- 5) Ustawiacz, manewrowy:
- zgodnie z regulacjami licencjonowanego przewoźnika.

XI. Bezpieczeństwo

1. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego
- 1) Kierownik manewrów przed wydaniem polecenia na uruchomienie trakcji manewrowej powinien upewnić się czy nie ma przeszkód do jej wykonania.
- 2) Wykonanie ruchów manewrowych może się odbyć tylko na osobiste polecenie kierownika manewrów.
- 3) Wjazd trakcji manewrowej może się odbyć po wcześniejszym sprawdzeniu stanu toru i taboru na bocznicy i upewnieniu się, że nie ma innych przeszkód do jazdy na torze dojazdowym.
- 4) Kierownik manewrów powinien sam posiadać oraz dopilnować, aby wszyscy członkowie drużyny manewrowej używali przyborów sygnałowych i przydzielonych środków ochrony osobistej oraz odzieży i obuwia roboczego zapewniających swobodę ruchów oraz bezpieczeństwo osobiste.
- 5) Kierownik manewrów powinien bezwzględnie posiadać czynny radiotelefon noszony zapewniający łączność z maszynistą lokomotywy manewrowej i dyżurnym ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno.
- 6) Prace manewrowe na bocznicy kolejowej należy wykonywać według postanowień niniejszego regulaminu i z zastosowaniem zasad i metod wynikających z postanowień Instrukcji o wykonywaniu pracy manewrowej i sygnalizacji IM-M, a szczególnie:
 - Przy przechodzeniu przez tor zastawiony taboru kolejowym korzystać z pomostów hamulcowych lub wchodzić w luki co najmniej 20 m pomiędzy pojazdami, bądź obchodzić 10 m od ostatniego pojazdu;
 - nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi oraz po ich zderzakach i sprzęgach;
 - nie wolno przechodzić bezpośrednio przed nadjeżdżającym taboru, ani przebywać na międzytorzu w trakcie przejazdu taboru, w odległości mniejszej niż 1 metr;
 - unikać chodzenia po rozjazdach, wykolejnicach, główkach szyn.
 - nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni lub pozostałych po dokonanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku itp.;
 - nie wolno w trakcie jazdy przebywać na stopniach wejściowych do pojazdów trakcyjnych, zderzakach, sprzęgach lub stopniach strzemiączkowych, albo bez specjalnego uchwytu na pudle wagonu.

2. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

- 1) Dla zapewnienia sprawnego wykonania pracy manewrowej w okresie zimy użytkownik bocznicy obowiązany jest dopilnować, aby w okresie do dnia 15 listopada każdego roku były przygotowane i złożone w odpowiednich miejscach materiały i przedmioty a mianowicie:
 - piasek lub żużel do posypywania dróg w rejonie manewrowym bocznicy,
 - specjalny smar do płoż hamulcowych i rozjazdów,
 - sól do posypywania miejsc, które nie powinny zamarzać, lub na których nie może tworzyć się lód,
 - łopaty, miotły, szczotki metalowe, skrobaczki do rozjazdów, torów,

Zabrania się posypywanie solą zwrotnic, torów i innych urządzeń metalowych.

- 2) W okresie zimy przy silnym oblodzeniu oraz zaśnieżeniu torów i rozjazdów przed przystąpieniem do pracy manewrowej ustawiacz winien sprawdzić czy w rejonie manewrów:
 - miejsca zostały posypane żwirem lub żużlem,
 - wszystkie zwrotnice działają prawidłowo,
 - manewry nie będą przeszkadzały przy usuwaniu śniegu i lodu,
 - wskaźniki na latarniach zwrotnicowych są widoczne a w razie zaśnieżenia należy je oczyścić.
- 3) W czasie niesprzyjających warunków atmosferycznych, ograniczonej widoczności, zamieci śnieżnej, gołoledzi, burzy, silnego deszczu, mgły, itp. zmniejszyć prędkość jazdy manewrowych max. do 3 km/h.
- 4) Kierownikiem akcji zima jest Kierownika bocznicy, który zwraca uwagę na miejsca zagrożone zamiecią śnieżną, koordynuje akcją w zakresie kolejności usuwania przeszkód.
- 5) Pracownicy związani z eksploatacją bocznicy w czasie alarmu zimowego obowiązani są do czynnego udziału w usuwaniu przeszkód powodujących utrudnienia w sprawnej i bezpiecznej pracy manewrowej.
- 6) Kolejność pracy i sposób wykonywania czynności, zastosowania sprzętu ręcznego bądź mechanicznego ustala kierownik akcji zima. Usunięty śnieg i lód z torów i rozjazdów należy zgromadzić poza torami bocznicy, w taki sposób, aby nie przeszkadzały w pracy manewrowej, dobrej widoczności wskaźników i sygnałów.
- 7) Sprzęt do walki ze śniegiem i mrozem powinien się znajdować w miejscu wyznaczonym przez Kierownika bocznicy.

3. Działania podejmowane we współpracy z innymi zarządcami infrastruktury

W sytuacjach nadzwyczajnych, zdarzeniach losowych itp., które mogą wpłynąć na płynność i ciągłość ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwo, kontakt nawiązują między sobą Kierownik bocznicy z dyżurnym ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno.

4. Postępowanie w razie wypadku lub incydentu

Dokładny tryb postępowania, w tym związany z pracą komisji kolejowych, po wypadku zaistniałym na torach bocznicowych określa Instrukcja postępowania w sprawach poważnych

wypadków, wypadków i incydentów IM-W. Numery kontaktowe do kierownika bocznicy, Oddziału Terenowego Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie oraz Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych znajdują się w Rozdziale XII, punkt 3.

5. Postępowanie w sytuacjach wpływających na bezpieczeństwo

Każdy pracownik, który pełni czynności służbowe na terenie bocznicy kolejowej ma obowiązek zgłaszać przypadki, które mogłyby wskazywać na nieprzejezdność lub niestabilność rozjazdów oraz toru kolejowego i niezwłocznie przekazywać takie informacje do kierownika bocznicy celem ewentualnego wstrzymania ruchu we wskazanym miejscu, jak również kierownik bocznicy powiadomia toromistrza w celu dokładnej weryfikacji stanu infrastruktury. Dodatkowo w czasie regularnych obchodów toromistrz oceniając stan infrastruktury może zdecydować o wyłączeniu jej części z użytkowania. W przypadku takich sytuacji ruch kolejowy jest wstrzymywany przez kierownika manewrów, który zmienia organizację pracy manewrowej. W razie konieczności kierownik manewrów lub toromistrz zobowiązany jest do tymczasowego oznakowania toru wyłączzonego z ruchu sygnałem (tarczą) D1. Na podobnych zasadach ruch może zostać wstrzymany również w czasie prowadzonych robót torowych na terenie bocznicy czy sytuacji awaryjnych np. pożaru, klęsk żywiołowych.

XII. Współpraca z innymi podmiotami

1. Jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy

- PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Warszawie,
- Licencjonowani przewoźnicy kolejowi:
- LTE GROUP SP. Z O.O adres mailowy Dispo.pl@lte-groupe.eu telefon +48 58 7796500

2. Tryb rozstrzygania sporów z zarządcami infrastruktury stycznej

Rozstrzyganie sporów pomiędzy zarządcami infrastruktury odbywa się na podstawie Regulaminu Sieci PKP PLK S.A.

3. Wykaz adresów i numerów telefonów

Zarządca infrastruktury kolejowej, z którego torami bocznica kolejowa jest połączona: PKP PLK S.A.	
Zakład Linii Kolejowych w Warszawie (sekretariat)	+48 22 473 33 00
Dyżurny ruchu stacji Krzewie/LCS Kutno	+48 600068956
Naczelnik Sekcji Eksploatacji w Kutnie	+48 24 38511 45
Użytkownik bocznicy: MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o.	
Kierownik bocznicy	+48 601 383850
Siedziba firmy (sekretariat)	+48 42 280 79 40
Przewoźnik kolejowy: LTE Group Sp. z o.o. telefon + 48 58 7796500	
Pozostałe numery	

Oddział Terenowy UTK w Warszawie	+48 22 749 15 70
PKBWK	+48 510 126 711

XIII. Postanowienia końcowe

1. Rozdzielnik regulaminu

Egzemplarz nr 1 – MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o.

Egzemplarz nr 2 – MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o.

Egzemplarz nr 3 – MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o.

Egzemplarz nr 4 – Zakład Linii Kolejowych w Warszawie

Egzemplarz nr 5 – Przewoźnik LTE Group Sp. z o.o.

Egzemplarz nr 6 – Urząd Transportu Kolejowego

2. Sposób udostępnienia regulaminu pracownikom boczniczy kolejowej

Do zapoznania i stosowania niniejszego Regulaminu zobowiązani są wszyscy pracownicy spółki MIRATRANS TRANSPORT, których praca odbywa się na terenie boczniczy kolejowej, a także pracownicy licencjonowanych przewoźników kolejowych wjeżdżających na teren boczniczy oraz firm zewnętrznych wykonujących prace zlecone związane z utrzymaniem infrastruktury boczniczy.

Za zapoznanie z pracownikami z Regulaminem odpowiedzialny jest kierownik boczniczy. Aktualny wykaz pracowników, którzy zapoznali się z treścią Regulaminu pracy boczniczy jest przechowywany w biurze kierownika boczniczy. Wzór wykazu stanowi załącznik nr 2.

3. Procedura wprowadzania zmian i uzupełnień w treści regulaminu

Obowiązek wprowadzenia zmian w regulaminie należy do użytkownika boczniczy MIRATRANS TRANSPORT Sp. z o.o. Zmiany w regulaminie wprowadzane są na wniosek pracowników, zainteresowanych stron po zatwierdzeniu przez Użytkownika boczniczy kolejowej. Zmiany mające wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego powinny zostać uzgodnione z Zarządcą Infrastruktury PKP PLK S.A. Dodatkowo ze wszystkimi zmianami zaznajomieni powinni być pracownicy spółki MIRATRANS TRANSPORT, których praca odbywa się na terenie boczniczy kolejowej, a także zainteresowane strony zgodnie z rozdzielnikiem Regulaminu. Wykaz zmian wprowadzonych do Regulaminu znajduje się w Załączniku nr 3.

4. Osoba odpowiedzialna za aktualność regulaminu

Osobą odpowiedzialną za monitorowanie aktualności regulaminu oraz przygotowywanie koniecznych aktualizacji w przypadku zmiany stanu prawnego lub faktycznego jest kierownik boczniczy.

XIV. Spis załączników

1. Wzór wykazu osób zapoznanych z treścią Regulaminu
2. Wykaz zmian do Regulaminu
3. Plan sytuacyjny boczniczy kolejowej normalnotorowej „MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS”

Załącznik nr 1 – Wzór wykazu osób zapoznanych z treścią Regulaminu

Lp.	Imię i nazwisko	Stanowisko	Podpis
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			

Załącznik nr 2 – Wykaz zmian do Regulaminu

Lp.	Na stronie	Dotyczy	Podstawa prawna	Data wprowadzenia	Podpis wprowadzającego
1	2	3	4	5	6
1	5	W rozdziale I pkt 1.2: Zmiana miejsca odgałęzienia (na stacji Krzewie rozjazdem nr 100 od toru nr 7 w kilometrze 139,019 linii kolejowej nr 3 Warszawa – Kunowice)	Pismo Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 14 lutego 2023 r. o sygnaturze DMB-WSWB.43.345.2022.3.AK	20.03.2023	I. Frankowski
	5	W rozdziale I pkt 1.3: Zmiana miejsca początku boczniczy (wykolejnica Wk100 zabudowana w km 0,052 toru nr 100)		20.03.2023	I. Frankowski
	6 i 7	W rozdziale II pkt 1: Zmiana tabeli z wykazem torów – podanie miejsca początku i końca każdego z torów dla długości całkowitej i użytecznej		20.03.2023	I. Frankowski
	7	W rozdziale II pkt 2: Zmiana tabeli z wykazem rozjazdów poprzez dodanie zapisu o zabudowaniu rozjazdu nr 100 w stacji Krzewie		20.03.2023	I. Frankowski
	7	W rozdziale II pkt 8: Poprzez dodanie zapisu, że na bramie umieszczono tarczę Z1		20.03.2023	I. Frankowski
	8	W rozdziale II pkt 11: Poprzez dodanie zapisu, że tarcza Z1 znajduje się również na bramie		20.03.2023	I. Frankowski
	10	W rozdziale IV pkt 1: Poprzez dodanie zapisu o wymaganej masie hamującej (8%)		20.03.2023	I. Frankowski
	18	W rozdziale VIII pkt 1: Poprzez zmianę zapisu w tabeli odnośnie klasy 1 towarów niebezpiecznych		20.03.2023	I. Frankowski
	22	W rozdziale VIII pkt 4: Poprzez dodanie do tabeli Znaku nr 13 – ostrożnie przetaczać		20.03.2023	I. Frankowski
	28	W rozdziale XIV: Poprzez zmianę nazwy załącznika nr 3 (Plan sytuacyjny boczniczy kolejowej normalnotorowej „MULTIMODAL TERMINAL MIRATRANS”		20.03.2023	I. Frankowski

2	10 i 11	W rozdziale IV pkt 1 i pkt 4 Poprzez zwiększenie dopuszczalnego nacisku osiowego na torach bocznic z 20 ton na 22 tony.	Brak	26.10.2023	I. Frankowski
	23	W rozdziale IX pkt 1 Poprzez zmianę częstotliwości obchodów torów z 1 raz w tygodniu na 1 raz w miesiącu oraz dodanie informacji o możliwości posługiwania się wydrukami z urządzeń elektronicznych przy pomiarach torów takimi rodzajami urządzeń		26.10.2023	I. Frankowski
	27	W rozdziale XI pkt 5 Poprzez zmianę stanowiska „zwrotniczego” na „kierownika bocznicy” co było oczywistą omyłką w związku z brakiem zatrudniania zwrotniczego przez użytkownika bocznicy		26.10.2023	I. Frankowski
3	10	Rozdział IV pkt 2 – wykreślenie litery h (prędkości manewrowe dla towarów niebezpiecznych)	Rozporządzenie MI z dnia 15 kwietnia 2025 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji	20.05.2025	I. Frankowski
4	10 i 11	W rozdziale IV pkt 1 i pkt 4 Poprzez zwiększenie dopuszczalnego nacisku osiowego na torach bocznic z 20 ton na 22,5 tony.		16.12.2025	I. Frankowski

Załącznik nr 3 – Plan schematyczny bocznicy kolejowej