



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK SA

# REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

rejon „Torów dojazdowych do terminali  
towarowych w Porcie Północnym przy stacji  
PKP PLK Gdańsk Port Północny”

Uzgodnił:

  
DIREKTOR  
d/s Eksploatacyjnych  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni  
81-333 Gdynia, ul. Morska 24

dnia 21.05. 2016 r.

WICEPREZES ZARZĄDU  
DS. FINANSOWYCH

  
Bożena Jankowska

Zatwierdził:

  
Wiceprezes Zarządu ds. Infrastruktury  
Dyrektor ds. Infrastruktury

Jacek Melaniuk

dnia 02.06. 2016 r.

Regulamin sporządzono w pięciu jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 47 stron

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej ZMPG S.A.  
rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji  
PKP PLK Gdańsk Port Północny”

z Aneksem nr 2

1.	POSTANOWIENIA OGÓLNE .....	4
1.1.	Podstawa prawna opracowania regulaminu .....	4
1.2.	Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu .....	5
1.3.	Nazwa i podstawa eksploatacji bocznicy Bocznicza kolejowa- .....	6
1.4.	Współużytkownicy bocznicy .....	6
1.5.	Przeznaczenie bocznicy .....	7
1.6.	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych .....	7
2.	OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ .....	8
2.1.	Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicza jest połączona .....	8
2.2.	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada .....	8
2.3.	Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego .....	8
2.4.	Tory bocznicowe, ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna .....	8
2.6.	Pojemność bocznicy .....	10
2.7.	Wykaz zwrotnic, wykolejnic i skrzyżowań torów .....	11
2.8.	Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych .....	12
2.9.	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym .....	12
2.10.	Kolejowe obiekty inżynieryjne .....	12
2.11.	Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn .....	12
2.12.	Oświetlenie bocznicy kolejowej .....	13
2.13.	Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe .....	14
2.14.	Wagi wagonowe .....	14
2.15.	Bramy kolejowe .....	14
2.16.	Skrajnie budowli i taboru, skrajniki .....	14
2.17.	Sygnaty, wskaźniki i tablice .....	15
2.18.	Urządzenia i środki trakcyjne .....	15
2.19.	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony .....	18
2.20.	Środki łączności .....	18
3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ .....	17
4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY .....	18
4.1.	Podstawianie wagonów na bocznicę .....	18
4.2.	Liczba obsług i czas ich wykonywania .....	18
4.3.	Masa hamująca składów manewrowych .....	19
4.4.	Dopuszczalny nacisk osi na szynę .....	19
4.5.	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych .....	19
4.6.	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy .....	19
4.7.	Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. ....	19
5.	WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY .....	20
5.1.	Podział bocznicy na rejony manewrowe .....	20
5.2.	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy .....	20
5.3.	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej .....	20
5.4.	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym .....	20
5.5.	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw .....	21
5.6.	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie .....	21
5.7.	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie .....	21
5.8.	Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn .....	21
5.9.	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub wyłączenia hamulców zespolonych .....	22
5.10.	Układanie dróg przebiegu dla jazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów .....	22
5.11.	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem oraz gospodarka płozami hamulcowymi i ich używanie ..	22
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ .....	23
6.1.	Planowanie i organizacja pracy manewrowej .....	23
6.2.	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej .....	24
6.3.	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy .....	24
6.4.	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych .....	24
6.5.	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy	

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej ZMPG S.A.  
rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji  
PKP PLK Gdańsk Port Północny”

z Aneksem nr 2

manewrowej.....	25
7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO .....	26
7.1. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym .....	26
ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW .....	26
8. NIEBEZPIECZNYCH .....	26
8.1. Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych.....	26
8.3 Prowadzenie manewrów z pojazdami kolejowymi wagonami zawierającymi towary niebezpieczne .....	33
8.4 Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych boczniczy .....	34
9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO .....	35
9.1. Warunki ogólne .....	35
9.2. Rodzaje remontów .....	35
9.3. Zachowanie środków ostrożności w czasie wykonywania robót przy utrzymaniu torów .....	35
9.4. Oględziny zewnętrzne oraz konserwacja rozjazdów .....	36
9.5. Nadzór techniczny nad utrzymaniem torów i rozjazdów oraz ich okresowe sprawdzanie .....	36
10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY. .....	37
10.1. WARUNKI BHP .....	37
10.2. OCHRONA PRZECIWOŻAROWA .....	38
10.3. WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY .....	38
11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY .....	38
11.1. Wspólny Zakres Kompetencji .....	38
11.2. Obowiązki pracownika nadzoru służb kolejowych .....	39
11.3. Obowiązki kierującego manewrami .....	39
12. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM.....	40
12.1. Zawiadomienie o zdarzeniu .....	41
12.2. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia .....	42
14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE .....	45
14.1. Rozdzielnik regulaminu.....	45
14.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu .....	45
14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania .....	45
15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU .....	46
16. POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	47
17. ZAŁĄCZNIK NR 1 - PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	47

## 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

### 1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym -tekst jednolity Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 20.10.2016 Dziennik Ustaw 2016, poz. 1727 wraz z późniejszymi zmianami.
2. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2017 poz. 1332 z dnia 8 czerwca 2017;
3. Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 stycznia 2015 r. poz. 46);
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity z dnia 23 stycznia 2015r. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 16 marca 2015 poz. 360) wraz z późniejszymi zmianami;;
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2014r. poz. 720).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369);
7. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe - tekst jednolity Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 25 października 2017r. Dz. U. 2017r. poz. 1983;
8. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie - Dziennik Ustaw Nr 151, poz. 987 z dnia 10 września 1998 r. wraz z późniejszymi zmianami.
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie -Dziennik Ustaw z dnia 30 października 2015r. poz. 1744,
10. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym - Dziennik Ustaw Nr 123, poz. 840 z dnia 9 lipca 2010 r.;
11. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.Ml.2010.3.8 z 26 lutego 2010r.).
12. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych - tekst jednolity Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 13 października 2016r. Dziennik Ustaw 2016 poz. 1834 wraz z późniejszymi zmianami;
13. Regulamin dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID) – Dziennik Ustaw z dnia 9 sierpnia 1985 r. Nr 34, poz. 158 z późniejszymi zmianami);

14. Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych Załącznik Nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej ( SMGS );
15. Instrukcje wewnętrzne:
  - Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
  - Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPG S.A.
  - Instrukcja wewnętrzna o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach ZMPG S.A.

Niezależnie od powyższego w niniejszym regulaminie ujęte są niektóre czynności pracowników licencjonowanego Przewoźnika kolejowego oraz pracowników Sekcji Eksploatacji PKP PLK S.A. w Tczewie ujęte w regulaminach tych jednostek, w celu wskazania granicy odpowiedzialności dla uniknięcia niedomówień w toku prowadzenia ruchu kolejowego. Zastosowane niektóre odniesienia do przepisów i instrukcji kolejowych wynikają z wymaganej współpracy z Zarządcą Infrastruktury Kolejowej i Przewoźnikiem kolejowym obsługującym bocznicę.

Postanowienia regulaminu po uzgodnieniu przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni oraz po zatwierdzeniu przez Zarząd Spółki ZMPG S.A., będą miały moc obowiązującą dla pracowników bocznic „ w rejonie torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym”, ewentualnych współużytkowników bocznic oraz podmiotów obsługujących bocznicę.

## **1.2. Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu**

Celem sporządzenia Regulaminu pracy bocznicy kolejowej przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. jest określenie podstawowych norm i wymogów zasad organizacji prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania urządzeń stałych bocznicy.

W regulaminie zamieszczono szczegółowy opis czynności i wykonywania prac związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na Bocznicy oraz w zakresie zabierania i wstawiania taboru kolejowego na tory będące w zarządzie PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Port Północny, przez licencjonowanych przewoźników kolejowych lub inne podmioty obsługujące bocznicę (na podstawie odrębnych umów), będących jednocześnie uzupełnieniem postanowień instrukcji wewnętrznych bocznicy jak i zarządcy ww. stacji z odpowiednim dostosowaniem do warunków miejscowych.

Dla osiągnięcia pełnego bezpieczeństwa zatrudnionych pracowników oraz taboru kolejowego i wykorzystania zdolności przewozowej i produkcyjnej konieczne jest:

- 1) przestrzeganie przez wszystkich pracowników związanych z transportem kolejowym zasad określonych w ogólnych przepisach i instrukcjach wewnętrznych,
- 2) przestrzeganie przez pracowników bocznicy zatrudnionych przy transporcie kolejowym postanowień niniejszego regulaminu,
- 3) przeświadczenie wszystkich pracowników, że praca przewozowa jest częścią składową procesu produkcyjnego, od którego zależą osiągnięte wyniki produkcyjne.

Wszystkie wydane zarządzenia i wskazówki dotyczące organizacji pracy ruchu kolejowego na Bocznicy powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszego regulaminu opracowanego w oparciu o obowiązujące uregulowania prawne oraz instrukcje wewnętrzne Zarządu Portu

Morskiego Gdańsk dla wyjazdu na tory stacji Gdańsk Port Północny oraz regulaminów i instrukcji zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A.

Pracownicy nadzoru i kontroli powinni czuwać nad utrzymaniem właściwego poziomu i dyscypliny pracy, ciągłości sprawnego działania urządzeń, zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego i nawierzchni oraz aktualności stanu niniejszego regulaminu.

### **1.3. Nazwa i podstawa eksploatacji bocznicy**

#### **Bocznicza kolejowa-**

Rejon Torów dojazdowych do terminali towarowych  
w Porcie Północnym  
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.  
80-955 Gdańsk, ul. Zamknięta 18

W dalszej części regulaminu nazywana bocznicą „tory dojazdowe do terminali towarowych w Porcie Północnym”, w skrócie bocznicza „TD”.

Bocznicza eksploatowana jest na podstawie:

- ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe- tekst jednolity Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 25 października 2017r. Dz. U. 2017r. poz. 1983,
- ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym tekst jednolity Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z 20 października 2016 r. Dz.U. z 2016 r., poz. 1727 wraz z późniejszymi zmianami
- umowy zawartej pomiędzy Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. a PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni nr 51/203/022/00/21003418/13 na utrzymanie i diagnostykę urządzeń srk boczniczy,

niniejszego regulaminu oraz zawartych umów z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi:

- .....
- .....
- .....

### **1.4. Współużytkownicy bocznicy**

Współużytkowników bocznicza nie ma. Dopuszcza się współużytkowanie jednorazowe lub terminowe boczniczy, w tym przypadku wymagane jest zawarcie umowy pomiędzy Spółką Zarząd Portu Morskiego Gdańsk, a przedsiębiorstwem deklaruującym chęć współpracy (korzystania z usług i urządzeń) poprzez „Deklarację na współużytkowanie boczniczy”.

Współużytkownicy:

1/\*.....

.....

2/\*.....

.....

3/\*.....

.....

/\* - ze względu na możliwość zmian współużytkowników, zależnie od zawieranych umów, ich czasokresu oraz rodzaju świadczonych usług, należy dokonać zapisu ołówkiem.

Powyższe wymaga uzgodnienia z PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni.

### **1.5. Przeznaczenie bocznicy**

Bocznica przeznaczona jest do przeprowadzania całopociągowych grup pojazdów kolejowych jak i pojedynczych pojazdów kolejowych ze stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny do terminali towarowych znajdujących się na przedłużeniu torów komunikacyjnych bocznicy. Do zasadniczych czynności wykonywanych na bocznicy należy:

- umożliwienie ruchu pojazdów kolejowych pomiędzy stacją Gdańsk Port Północny a przyległymi terminalami towarowymi,
- przyjmowania i przekazywania grup pojazdów kolejowych jak i pojedynczych wagonów, przez terminale towarowe na torach bocznicy (na podstawie odrębnych umów) od przewoźników kolejowych lub innych podmiotów obsługujących te terminale- bocznicę oraz umożliwianie dokonywania oględzin wagonów pod względem technicznym i handlowym podczas ich przyjmowania i zdawania,

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

### **1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych**

Na bocznicy kolejowej Spółki Zarząd Portu Morskiego Gdańsk, „rejon torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym”, w zakresie utrzymania i eksploatacji infrastruktury kolejowej i prowadzenia ruchu kolejowego, obowiązują przepisy wewnętrzne wykazane punkcie 1.1 niniejszego regulaminu.

## 2. OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

### 2.1. Położenie bocznic kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicą jest połączona

Bocznicą kolejową Spółki Zarząd Portu Morskiego Gdańsk, „ rejon torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym” jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się od torów stacyjnych stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny linii kolejowej Nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny, od toru nr 137 rozjazdem nr 138 w km 14,895.

Układ torowy bocznicy przedstawiono na planie schematycznym stanowiącym integralną część niniejszego regulaminu.

### 2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznicą nie posiada posterunków technicznych i składa się z dwóch rejonów manewrowych.

### 2.3. Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego

Bocznicą nie posiada punktów ładunkowych oraz punktów obsługi, z tego tytułu nie ma potrzeby wyznaczania punktów zdawczo- odbiorczych. W przypadku zawarcia odrębnej umowy na korzystanie z torów bocznic z zależnymi terminalami towarowymi istnieje możliwość przyjmowania i przekazywania pojazdów kolejowych na torach dojazdowych nr 302 i 303, w miejscu wcześniej uzgodnionym z podmiotem obsługującym te terminale- bocznicę, z tego powodu nie wyznacza się odrębnego pkt. zdawczo- odbiorczego.

### 2.4. Tory bocznicowe, ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł. 17m
		Całkowita			Użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Pierwszy rejon manewrowy								
901	komunikacyjny	Pr 901	Br	2195	Tm 901	Br	2117	-
Razem		2195			2117			-
Drugi rejon manewrowy								
147a	komunikacyjny	Pr 138	Pr 901	89	Pr 138	Pr 901	89	-



Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej ZMPG S.A.  
 rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji  
 PKP PLK Gdańsk Port Północny”

z Aneksem nr 2

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł. 17m
		Całkowita			Użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
147	komunikacyjny	Pr 901	Kr 702	277	Tm 147	U 702	191	-
708	komunikacyjny	Kr 702	Pr 713	704	U 702	Pr 713	704	-
711	komunikacyjny	Pr 713	Pr 714	123	Pr 713	Pr 714	123	-
200	komunikacyjny	Pr 714	Pr 302	434	U 714	Pr 302	387	-
712	żeberkowy	Pr 714	k.o.	276	U 714	Z-I	227	-
301	komunikacyjny	Pr 303	Pr 307	571	U 303	U 307	484	-
302	objazdowy zdawczo-odbiorczy	Pr 303	Pr 307	571	U 303	U 307	484	28
303	objazdowy zdawczo-odbiorczy	Pr 302	Pr 308	653	U 302	U 308	566	33
310	komunikacyjny	Pr 308	Br	73	Pr 308	Br	73	-
Razem		3771			3328			61

Oznaczenie użytych skrótów:

pr - początek rozjazdu  
 br - brama  
 Tm - tarcza manewrowa

Z 1 - „Stój”  
 k.o. - kozioł oporowy  
 U - ukres rozjazdu

**Uwaga:**

Przy uwzględnieniu nawierzchni szyn typu średniego, maksymalnego dopuszczalnego zużycia pionowego i bocznej powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach bocznic, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś.

## 2.5. Pochylenie podłużne toru

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
901	od początku rozjazdu nr 901 wzniesienie 2,1‰ na długości 62m, dalej wzniesienie 4,0‰ na odcinku 135m, następnie na odcinku 575m wzniesienie 1,6‰, dalej do końca toru, tor w poziomie	Rmin - 180m
147a	od początku rozjazdu nr 138 do końca toru wzniesienie 1,3‰ na długości 89m,	Rmin -250m
147	od początku rozjazdu nr 901 wzniesienie 1,3‰ na długości 36m, dalej wzniesienie 3,7‰ na odcinku 168m, dalej do końca toru spadek 0,5‰ na odcinku 780m, następnie do końca toru na odcinku 114m w poziomie,	Rmin -260m
708	od początku toru do jego końca spadek 0,5‰	Rmin - 350m
711	od początku toru na całej długości tor w poziomie.	Rmin -300m
200	od początku rozjazdu nr 714 na długości 69m w poziomie, dalej wzniesienie 1,1‰ na odcinku 250,4m następnie do końca toru wzniesienie 2,0‰ na długości 111m.	Rmin -300m
712	od początku toru na całej długości tor w poziomie.	Rmin -310m
301 302	od początku rozjazdu nr 303 wzniesienie 2,0‰ na długości 27m, następnie do końca torów spadek 0,5‰ na długości 481m.	Rmin - 200m
303	od początku rozjazdu nr 302 wzniesienie 2,0‰ na długości 71m, następnie do końca torów spadek 0,5‰ na długości 641m.	Rmin - 300m
310	od początku toru do jego końca spadek 0,5‰	Rmin-310m

## 2.6. Pojemność bocznic

Ogólna długość torów bocznicowych dla wynosi 5966 m, w tym długość użyteczna torów bocznicowych wynosi 5445m.

Maksymalna pojemność bocznic liczona w wagonach czteroosiowych przyjmując na jeden wagon długość 17m, jest sumą pojemności torów na które dozwolone jest odstawianie wagonów i wynosi 61 wagonów. Nie ma potrzeby uwzględniania rezerwy eksploatacyjnej.

### 2.7. Wykaz zwrotnic, wykolejnic i skrzyżowań torów

Nr rozjazdu / wykolejń.	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania / kto obsługuje	Rodzaj, typ, promień, skos	Oświetlona	Uzależniona
1	2	3	4	5	6
901	na tor 147	elektrycznie/ nastawniczy PKP PLK post. GP11 st. Gdańsk Port Północny	Rz S 49 1:9 190 prawy	nie	Tak w przekaźnikowych urządzeniach srk post. GP11
700	na rozjazd 701	-	Rz S 49 1:9 190 prawy		Zamknięty stale na zamek zwrotnicowy w położeniu plus (+). Klucz u pracownika służb kolejowych boczniczy
701	-	-	Rz S 49 1:9 190 prawy		Zamknięty stale na zamek zwrotnicowy w położeniu minus (-). Klucz u pracownika służb kolejowych boczniczy
702	na tor 708	-	Rz S 49 1:9 190 lewy		Zamknięty stale na zamek zwrotnicowy w położeniu plus (+). Klucz u pracownika służb kolejowych boczniczy
711	na tor 708	-	Rz S 49 1:9 190 prawy		Zamknięty stale na zamek zwrotnicowy w położeniu plus (+). Klucz u pracownika służb kolejowych boczniczy
713	-	-	Rz S 49 1:9 190 prawy		Zamknięty stale na zamek zwrotnicowy w położeniu minus (-). Klucz u pracownika służb kolejowych boczniczy
714	na tor 712	ręczny / drużyna manewrowa	Rz S 49 1:9 300 lewy		nie
302	na rozj. 303		Rz S 49 1:9 190 prawy		nie
303	na tor 302		Rz S 49 1:9 190 lewy		Nie
307	na tor 301		Rz S 49 1:7,5 190 lewy		nie
308	na rozj. 307		Rz S 49 1:7,5 190 lewy		nie

## **2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych**

Bocznicą swoim torem stanowi składową układu stacji kolejowej PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny rejon nastawczy GP11. Tm 147, Tm 901 oraz rozjazd nr 901 obsługiwane są przez nastawniczego posterunku ruchu GP 11 Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni na podstawie odrębnej umowy.

Rozjazdy ręczne na terenie bocznicy obsługiwane są przez pracowników drużyny manewrowej. Rozjazdy nr 700, 702 i 711 są na stałe zamknięte na zamki zwrotnicowe w położeniu plus (+). Rozjazdy nr 701 i 713 są na stałe zamknięte na zamki zwrotnicowe w położeniu minus (-). Klucze od zamków tych rozjazdów znajdują się u wyznaczonego przez kierownictwo ZMPG S.A. pracownika służb kolejowych bocznicy.

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

Przy torach nr 147 i 901 ustawione są świetlne Tarcze manewrowe, odpowiednio Tm 147 i Tm 901 zabezpieczają one zjazd, grupy manewrowej z tych torów na tory stacyjne stacji Gdańsk Port Północny.

Rozjazd nr 901 obsługiwany jest elektrycznie z przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym posterunku GP11 stacji Gdańsk Port Północny. Rozjazd nr 901 posiada izolację rozjazdową. Tor nr 147a posiada izolację torową. Pozostałe tory i rozjazdy na bocznicy nie posiadają izolacji torowej i rozjazdowej. Rozjazdy nr 714, 302, 303, 307 i 308 obsługiwane są przez pracowników drużyny manewrowej.

W torze komunikacyjnym nr 901 w lokacie 1,420 usytuowany jest przejazd kat „C”. Powtarzacz od urządzeń SSP tego przejazdu usytuowany jest na posterunku GP 11 PKP PLK stacji Gdańsk Port Północny i obsługiwany jest na podstawie stosownej umowy zawartej pomiędzy stronami przez nastawniczego tego posterunku.

Wskaźniki zwrotnicowe i tarcza zaporowa Z1 „Stój”, usytuowana przed kozłem oporowym są nieoświetlone.

## **2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne**

W km 0,011 – 0,078 toru nr 711 znajduje się most kolejowy nad rurociągami.

## **2.11. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn**

- 1) W pierwszym rejonie manewrowym usytuowane są następujące przejazdy kolejowo- drogowe:
  - w torze komunikacyjnym nr 901 dojazdowym do terminala- bocznic DCT Gdańsk,
    - w lokacie 0,420 przejazd kat „D”,
    - w lokacie 1,420 przejazd kat „C”,
    - w lokacie 2,180 przejazd kat „A”, (przejazd grupy manewrowej odbywa się pod osłoną drużyny manewrowej),
- 2) W drugim rejonie manewrowym usytuowane są następujące przejazdy kolejowo- drogowe:
  - a) w torze komunikacyjnym nr 708 dojazdowym do terminala- bocznicy GASPOL:

- w lokacie 1,039 przejazd kat „D”,
- b) w torze komunikacyjnym nr 200 dojazdowym do terminala- boczniczy GASPOL:
  - w lokacie 1,540 przejazd kat „D”,
- c) w torze żeberkowym nr 712:
  - w lokacie 1,390 przejazd kat „D”,

Ustala się następujące zasady jazd manewrowych przez przejazdy i przejścia, które odbywają się pod osłoną drużyny manewrowej oraz w przypadku spychania grupy manewrowej, czy też usterki urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na przejeździe kategorii „C”:

- 1) ruch kolejowy (manewry) przez przejazdy kolejowe wykonywać dopiero po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdu kolejowego. Należy przy tym przestrzegać następujących zasad:
  - a) zatrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podniesienie ręki z tarczką sygnałową (czerwony, okrągły środek-biała obwódka) do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego /sygnał D7 "Stój"/,
  - b) zatrzymanie ruchu drogowego w porze nocnej odbywa się przez poruszanie uniesionej w górę latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego.
- 2) przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd drogowy lub przejście bez rogatek, gdy skład jest ciągniony przez lokomotywę, należy dawać sygnał „BACZNOŚĆ”. Prędkość należy ograniczyć do **3 km/h** i baczenie obserwować przejazd, tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy, natychmiast zatrzymać tabor.
- 3) w razie pchania taboru kolejowego manewrowy powinien dodatkowo znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym, lub poprzedzać go, oraz podawać odpowiednie sygnały ostrzegawcze, tzn. sygnał „STÓJ” dla pojazdów drogowych oraz sygnał „DO MNIE”, na podstawie którego uruchamiana jest jazda grupy manewrowej.
- 4) wagony należy ustawiać w odległości nie mniejszej niż 5 m od skrajnych krawędzi przejazdu znajdującego się w danym torze.
- 5) niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, i innych pojazdów sygnalizujących że są w akcji.
- 6) osłona przejazdu kolejowego przy zamierzonej jeździe przez przejazd należy do obowiązków drużyny manewrowej - ustawiacza lub manewrowego na polecenie ustawiacza.

Wszystkie przejazdy sygnalizowane są dla pojazdów kolejowych wskaźnikami „W-6a”.

Utrzymanie osygnalizowania przejazdu na terenie boczniczy znakami drogowymi jak również czyszczenie żłobków na przejeździe, należy do obowiązków wyznaczonego pracownika boczniczy.

Przejazdów kolejowo-drogowych na długości 10m, przed i za przejazdem, nie wolno zastawiać taborem.

## 2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej

Oświetlanie torów bocznicowych odbywa się za pomocą lamp elektrycznych zapewniających dobrą widoczność. Czas oświetlenia torów zależy od pory roku i aktualnych warunków

widoczności, załączanie oświetlenia następuje samoczynnie przy użyciu wyłącznika zmierzchowego.

Ograniczeń, co do pory dnia, nocy, warunków atmosferycznych obsługi boczniczy ze względu na jej oświetlenie nie ma.

### **2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe**

Nie dotyczy, bocznicza nie posiada punktów ładunkowych.

### **2.14. Wagi wagonowe**

Bocznicza nie posiada wag wagonowych.

### **2.15. Bramy kolejowe**

Na terenie boczniczy znajdują się następujące bramy kolejowe:

- dwuskrzydłowa o szerokości 5 metrów, zamykająca wjazd na obszar boczniczy, usytuowana w torze nr 901 w km 2.195 stanowiąca jednocześnie punkt styku boczniczą- terminalem DCT Gdańsk S.A.
- dwuskrzydłowa o szerokości 5 metrów, zamykająca wjazd na obszar boczniczy, usytuowana w torze nr 310 w km 2.357 stanowiąca jednocześnie punkt styku boczniczą- terminalem GASPOL SA.

Ww. bramy posiadają zabezpieczenie przed samo zamknięciem w trakcie jazdy pojazdów kolejowych oraz urządzenia ryglujące uniemożliwiające ich samoczynne otwarcie na skutek ruchu taboru czy też wiatru. Na bramach znajdują się tarcze zatrzymania „D-1” wskazujące sygnał D1 „Stój”.

Za otwieranie i zamykanie bramy kolejowej w torze nr 901 odpowiedzialny jest pracownik Służby Ochrony boczniczy- terminala DCT Gdańsk S.A. , który każdorazowo na telefoniczne zlecenie Specjalisty d/s Ruchu Kolejowego z Biura Koordynacji Kolejowej DCT Gdańsk S.A. otwiera ręcznie i zabezpiecza bramę dla wjazdu wyjazdu pojazdów kolejowych. Klucze od bramy kolejowej przechowywane są w pomieszczeniu Służby Ochrony, znajdującym się na terenie Terminala Kontenerowego DCT Gdańsk S.A.

Za otwieranie i zamykanie bramy kolejowej w torze nr 310 odpowiedzialny jest pracownik Służby Ochrony boczniczy- terminala GASPOL S.A. który każdorazowo na żądanie kierownika manewrów dokonuje zdalnego otwarcia i zabezpieczenia bramy dla wjazdu wyjazdu pojazdów kolejowych.

### **2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki**

Istniejąca skrajnia budowli na obszarze całej boczniczy jest zgodna z normą PN-69/K-02057B.

Wymiary skrajni budowli w kierunku pionowym liczy się w [mm] od powierzchni główki szyny, a w kierunku poziomym - od osi toru.

Skrajnia taboru jest to zarys figury płaskiej, stanowiący podstawę do określenia największych dopuszczalnych wymiarów taboru w przekroju poprzecznym - **skrajnia A w/g PN - 70/K - 02056**

Po torze o prześwicie 1435 mm maksymalna skrajnia ładunkowa wynosi:

- szerokość 1575 mm od osi toru;
- wysokość 4650 mm od główki szyny;

Dla zachowania bezpieczeństwa ruchu w obrębie bocznic oraz na łukach należy tak utrzymywać tor, aby jego odkształcenia w planie i profilu nie powodowały przekroczenia obowiązującej skrajni budowli.

Na bocznic brak jest skrajników.

## 2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

W układzie torowym bocznic nie ma semaforów i tarcz zaporowych. Tarcze manewrowe świetlne Tm147 i Tm901 (w zarządzie PKP PLK ) usytuowane przy torach 147 i 901 bocznic, ograniczające lub zezwalające (zależnie od wskazań) wjazd z torów bocznic na stację Gdańsk Port Północny sterowane są z przekaźnikowych urządzeń srk przez nastawniczego posterunku GP 11 stacji Gdańsk Port Północny.

### Inne wskaźniki, tarcze i sygnały zamknięcia toru

Na terenie bocznic zostały ustawione :

- wskaźniki Wz określające położenie zwrotnic rozjazdów,
- wskaźniki W6a „Dać sygnał baczność”- przed przejazdami kolejowymi w poziomie szyn,
- wskaźniki ukresu W17 oznaczający miejsce do którego wolno zająć tor taborem,
- Wskaźnik W 23 "Wskaźnik odcinka izolowanego przed początkiem odcinka torowego i zwrotniczowego wyposażonego w urządzenie kontroli niezajętości torów i rozjazdów,
- sygnały zamknięcia toru Z1 zostały ustawione z prawej strony toru 712 zakończonego kozłem oporowym, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypywany piaskiem (poduszka piaskowa),
- " tarcze zatrzymania D1 „Stój" stosowane są na skrzydłach bram ograniczających wjazd na teren bocznic oraz doraźnie w przypadku zamknięcia toru, rozjazdu czy wykonywania robót torowych, które uniemożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po danym torze (rozjeździe)

W układzie torowym bocznic, ze względu na obowiązującą organizację ruchu kolejowego, nie zastosowano tablic związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego określających punkty zdawczo-odbiorcze czy zakazu wjazdu lokomotyw przewoźnika kolejowego.

Zwrotnice rozjazdów oraz wykolejnice na terenie bocznic „TD" wyposażone są w atrapy wskazujące ich położenie.

Ponadto Zarządca bocznic posiada na wyposażeniu cztery przenośne tarcze zatrzymania D 1 „STÓJ" (po dwie dla każdego rejonu manewrowego), służące do osygnalizowania toru (w całości lub jego części) albo rozjazdów w przypadku wystąpienia usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego na obszarze bocznic.

## 2.18. Urządzenia i środki trakcyjne

Bocznic nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych (lokomotywy manewrowej). Podstawianie i zabieranie pojazdów kolejowych odbywa się lokomotywami przewoźnika kolejowego lub innych podmiotów obsługujących bocznicę.

Ponadto po torach II rejonu manewrowego nr 301, 302, 303, 310, 200 (odcinek od przejazdu kolejowego do początku rozjazdu 302) może poruszać się ciągnik szynowo-drogowy typu C120 przeznaczony głównie do wykonywania prac manewrowych na bocznicach o prześwicie toru 1435 mm z pojedynczymi pojazdami kolejowymi (wagonami) lub mniejszymi składami manewrowymi oraz innych prac związanych z utrzymaniem infrastruktury, po wyposażeniu specjalistycznym możliwym do zainstalowania na ciągniku. **Ciągnik ten jest własnością użytkownika boczniczy Gdańskiego Terminala Gazowego GASPOL S.A.** i posiada świadectwo nr T/2002/0196-1/04-113 dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane dnia 06 grudnia 2004 r. przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Zasady ruchu tych pojazdów po torach boczniczy zostały opisane w rozdziale 3.



Fot.: Ciągnik bazowy ARION 610 firmy CLAAS (ciągnik szynowo-drogowy typu C120)

Charakterystyka techniczno – eksploatacyjna ciągnika szynowo-drogowego typu C120:

Dane techniczne ciągnika bazowego ARION 610

1. Silnik pojemność 6788 cm<sup>3</sup> - 6 cyl.
  - znamionowa moc silnika – 102 kW, przy 2200 1/min.;
  - maksymalna moc silnika – 116 kW, przy 2000 1/min.;
2. Emisja spalin zgodna z obowiązującymi przepisami – Stage IV;
3. Przekładnia Xeshift – 24/24 biegi;
4. Typ skrzyni biegów – M2, półautomatyczna;
5. Prędkość max. – 40 km/h;
6. Ciężar własny pojazdu – 6400 kg;
7. Dopuszczalna masa całkowita pojazdu – 10250 kg;
8. Pojemność zbiornika paliwa – 285 l;
9. Rozstaw osiowy kół jezdnych (przednie/tylne) – (1650mm/1648mm);
10. Rozmiar opony koła przedniego – 400/80 R28;
11. Rozmiar opony koła tylnego – 480/80 R38;
12. Układ hydrauliczny ze sterowaniem LS – 150l/min;
13. Układ zimnego rozruchu – do -30°C.

Dane techniczne ciągnika szynowo – drogowego typu C120:

1. Max. siła uciągu – droga/tor – 45/35 kN;
2. Masa ciągnika szynowo drogowego – ~ 9000 kg;
3. Liczba zespołów szynowych – 2;
4. Liczba rolek prowadzących w zespole szynowym – 2;



Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej ZMPG S.A.  
rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji  
PKP PLK Gdańsk Port Północny”

z Aneksem nr 2

5.	Nacisk rolki prowadzącej zespołu szynowego	– 4,5 ± 0,5 kN;
6.	Siła pociągowa (holowanie/pchanie) tyłem:	
	• z zastosowaniem hamulca pneumatycznego składu pociągu	– 30 ÷ 40 kN;
	• bez hamulca pneumatycznego składu pociągu	– 30 ÷ 40 kN;
7.	Siła pociągowa (holowanie/pchanie) przodem	– 15 ÷ 20 kN;
8.	Max. prędkość jazdy drodze	– 20 km/h;
9.	Max. prędkość jazdy indywidualnej po torze prostym	– 20 km/h;
10.	Max. prędkość jazdy na łukach i rozjazdach z doczepionymi pojazdami kolejowymi (wagonami)	– 5 km/h;
11.	Dopuszczalna prędkość jazdy po torze prostym z pojazdami kolejowymi (wagonami) z hamulcem pneumatycznym	– 10 km/h;
12.	Minimalna prędkość jazdy po torze	– 0,3 km/h;
13.	Układ pociągowo-zderzny przystosowany do wymiennego stosowania haka ciągowego lub głowicy sprzęgu SA3.	
14.	Zapotrzebowanie oleju hydr. – docisku rolek jezdnych	– ~10 l/min;
15.	Zapotrzebowanie oleju hydr. – napędu sprężarki	– ~65 l/min;
10.	Max. ciśnienie robocze na manometrze układu hydr. docisku rolek jezdnych	– ~8 MPa;
11.	Max. ciśnienie robocze w układzie hydr. napędu sprężarki	– 6 MPa;
12.	Średnica toczna rolek jezdnych	– 400 mm;
13.	Rozstaw rolek szynowego układu jezdnych	– 1500 mm;
14.	Skok podnoszenia rolek jezdnych	– ~450 mm;
15.	Dop. ilość wagonów (80Mg) w grupie przetaczanych (z hamulcem pneumatycznym) po boczniczy normalnotorowej	– 10 szt.;
16.	Dop. ilość wagonów (80Mg) w grupie przetaczanych (bez hamulca pneumatycznego) po boczniczy normalnotorowej (niewskazane użytkowanie pojazdu na pochyleniach)	– max. 3 szt.

Ciągnik szynowo-drogowy typu C120 wyposażony jest w następujące urządzenia i mechanizmy:

- układ hydraulicznego podnoszenia, opuszczania i docisku rolek;  
Układ hydrauliczny przeznaczony jest do opuszczania i podnoszenia rolek jezdnych, napędu silnika sprężarki, rozrzutnika lub opryskiwacza oraz zasilania pługa. Do zasilania układu hydraulicznego wykorzystywany jest olej ze skrzyni przekładniowej ciągnika. Do kontroli ciśnienia w układzie hydraulicznym zabudowane manometry, umożliwiające ciągłą kontrolę ciśnienia w przednim i tylnym zestawie kołowym. Funkcje podnoszenia i opuszczania układów jezdnych realizowane są przez sterownik krzyżowy „joystick” umieszczony na wielofunkcyjnym podłokietniku.
- układ pneumatyczny hamowania pojazdami kolejowymi (wagonami);  
Układ pneumatyczny przeznaczony jest do zasilania i sterowania hamulcami pojazdów kolejowych (wagonów). W zespole sterującym zabudowane są aparaty pneumatyczne i elektropneumatyczne, pośredniczące w sterowaniu hamulcem zespolonym pojazdów kolejowych (wagonów) poprzez napełnianie przewodu głównego sprężonym powietrzem i utrzymywanie w tym przewodzie odpowiedniego ciśnienia.
- szynowy układ jezdny przedni;
- szynowy układ jezdny tylny;
- blokada kierownicy;
- dodatkowe oświetlenie halogenowe;
- sprzęg haka pociągowego z belką zderzakową zabudowaną z przodu i z tyłu;
- opony wzmocnione (z bieżnikiem używanym w maszynach roboczych).

Dodatkowo ciągnik szynowo-drogowy typu C120 może zostać wyposażony w dodatkowe urządzenie, tj. posypywarkę piasku, pług odśnieżny jak również opryskiwacz.

Miejscem postoju ciągnika szynowo-drogowego typu C120, gdy nie wykonuje manewrów, jest plac zlokalizowany w obrębie bocznicy GTG GASPOL S.A.

### **2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony**

Bocznica nie posiada własnych pojazdów kolejowych z napędem jaki i bez napędu

### **2.20. Środki łączności**

Bocznica nie posiada osobnej łączności telefonicznej - wewnętrznej.

Dla porozumiewania się pracowników bocznicy z pracownikami posterunków nastawczych stacji Gdańsk Port Północny oraz z pracownikami przewoźnika kolejowego lub innych podmiotów obsługujących bocznice służy łączność telefoniczna stacjonarna i komórkowa.

Dla porozumiewania się pracowników bocznicy z pracownikami przewoźnika kolejowego służy łączność telefoniczna stacjonarna i komórkowa.

Do porozumiewania się drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego z pracownikami posterunków nastawczych PKP PLK wykorzystuje się łączność telefoniczną stacjonarną oraz radiotelefonyczną łączność manewrową.

### **3. ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

1. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą ZMPG S.A. rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym a stacją kolejową PKP PLK SA. Gdańsk Port Północny następuje w sposób określony w dziale nr 71 Regulaminu technicznego stacji kolejowej PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny.
2. Pociągi towarowe z wagonami przeznaczonymi do terminali towarowych- bocznic znajdujących się na przedłużeniu torów komunikacyjnych bocznicy ZMPG S.A. kończą i rozpoczynają bieg na stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny. Następnie drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę przedstawia je torami komunikacyjnymi na tory zdawczo- odbiorcze tych terminali.
3. Ustawiacz przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę zobligowany jest uzgodnić takie jazdy z dyżurnym ruchu posterunku GPA i nastawniczym okręgu GP 11 stacji Gdańsk Port Północny.
4. Zwrotnica rozjazdu nr 901 oraz Tm 901 i Tm 147 obsługiwane są przez nastawniczego posterunku GP 11 stacji Gdańsk Port Północny z przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Zwrotnica odgałęziająca jest scentralizowana i przestawiana elektrycznym napędem zwrotnicowym.
5. Wszystkie jazdy manewrowe na i z toru komunikacyjnego nr 901 i 147 przez tor 147a odbywają się po zorganizowanych drogach przebiegu na sygnały podawane na świetlnych tarczach manewrowych Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona”.
6. Wszystkie pojazdy kolejowe z napędem (lokomotywy) przewoźników kolejowych winne być wyposażone w sprawne radiotelefony sieci manewrowej. Przed uruchomieniem grupy manewrowej maszynista pojazdu kolejowego z napędem zobligowany jest do sprawdzenia prawidłowości ich działania z nastawniczym posterunku GP11. W przypadku braku takich radiotelefonów lub ich niesprawności prędkość jazdy manewrowej po torze dojazdowym nr 901 do terminala- bocznic kolejowej DCT Gdańsk na przejeździe kolejowym kat. „C” w km 1,420 nie może przekraczać 20 km/h dla czoła składu manewrowego.
7. Układanie dróg przebiegu na torach bocznicy (rozjazdy ręczne) należy do drużyny manewrowej. Po zakończeniu pracy manewrowej rozjazdy należy pozostawić w położeniu zasadniczym, tzn. przeciwwaga częścią koloru czarnego powinna być przełożona w kierunku do gruntu,
8. Poszczególne rejonny manewrowe obsługiwane są jedną lokomotywą i jedną drużyną manewrową. Dodatkowo tory nr 301, 302, 303, 310 oraz odcinek toru nr 200 (od przejazdu kolejowego do początku rozjazdu 302) w rejonie manewrowym nr II mogą być obsługiwane ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120 należącym do użytkownika bocznicy GTG GASPOL.
9. Wagony podstawiane na bocznicę i zabieranie z bocznicy nie są grupowane.
10. Wagony kursujące po torach bocznicy mogą być zarówno ciągnięte jak i pchane z torów stacji

PKP PLK Gdańsk Port Północny. Zasada ta dotyczy również wagonów zabieranych z terminali-bocznic.

11. Przed rozpoczęciem wykonywania ruchu kolejowego (manewrów) przez drużynę manewrową użytkownika boczniczy kolejowej Gdański Terminal Gazowy GASPOL S.A. ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120 na grupie torów nr 301, 302, 303, 310, 200 w rejonie manewrowym nr II, wyznaczony pracownik terminala GTG GASPOL obowiązkowo powiadamia nastawniczego nastawni wykonawczej „GP-11” stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny o zajęciu w/w grupy torów w rejonie manewrowym nr II boczniczy kolejowej ZMPG S.A. rejon „torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym” w związku z wykonywaniem ruchu kolejowego (manewrów) przez drużynę manewrową użytkownika boczniczy GTG GASPOL S.A. ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120.  
Po otrzymaniu tej informacji nastawniczy nastawni wykonawczej „GP-11” stacji Gdańsk Port Północny wstrzymuje ruch kolejowy (manewry) w rejonie manewrowym nr II dla przewoźników kolejowych lub innych podmiotów obsługujących bocznicę i daje zezwolenie na wykonywanie pracy manewrowej przez drużynę manewrową użytkownika boczniczy kolejowej GTG GASPOL S.A. ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120 na terenie boczniczy i na grupie torów nr 301, 302, 303, 310 oraz 200 (na odcinku od przejazdu kolejowego do początku rozjazdu 302).  
Nastawniczy „GP-11” powyższe odnotowuje w Dzienniku telefonicznym R-138, a wyznaczony pracownik boczniczy GTG GASPOL powyższe odnotowuje w prowadzonej dokumentacji Terminala.
12. Po zakończeniu wykonywania ruchu kolejowego (manewrów) ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120, wyznaczony pracownik GTG GASPOL obowiązkowo powiadamia nastawniczego posterunku „GP-11” o uwolnieniu rejonu manewrowego boczniczy ZMPG S.A. przez ciągnik szynowo-drogowy typu C120 i zjechaniu ciągnika z torów na plac na terenie terminala. Wyznaczony pracownik GTG GASPOL powyższe odnotowuje w prowadzonej dokumentacji Terminala, a nastawniczy „GP-11” powyższe odnotowuje w Dzienniku telefonicznym R-138.
13. Granicą wykonywania manewrów dla ciągnika szynowo-drogowego typu C120 jest km 1,550 toru nr 200 – przed przejazdem kolejowo-drogowym kat. „D”. Jazda ciągnikiem szynowo-drogowym przez w/w przejazd kolejowo-drogowy i dalej w kierunku stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny jest **zabroniona**.

## **4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY**

### **4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę**

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych bocznicy, należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego lub podmiotu zewnętrznego obsługującego bocznicę.
2. Pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz lub inny uprawniony pracownik.
3. Pracę manewrową należy wykonywać zgodnie z postanowieniami instrukcji wewnętrznej określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
4. Obsługa bocznicy odbywa się lokomotywą i drużyną manewrową zgodnie z działką nr 71 Regulaminu technicznego posterunku ruchu PKP PLK SA. Gdańsk Port Północny
5. W sprawach ruchu kolejowego między stacją Gdańsk Port Północny a bocznicą „TD”, obowiązują zasady przyjęte jak dla jazd manewrowych.
6. Dojazd do torów bocznicy następuje na zasadach ujętych w § 3 niniejszego regulaminu.
7. Kierownik manewrów zamierzoną jazdę na teren bocznicy i odwrotnie uzgadnia z dyżurnym ruchu posterunku GP stacji Gdańsk Port Północny
8. Przy prowadzeniu manewrów kierujący manewrami stale winien zwracać szczególną uwagę na:
  - czy na torze nie ma pojazdów, postronnych osób lub innych przeszkód;
  - czy w bezpośrednim sąsiedztwie torów nie są ułożone materiały mogące spowodować uszkodzenie lub wykolejenie taboru lub też mogły być powodem wypadku;
  - czy spod kół pojazdów kolejowych usunięto płozy lub inne przeszkody;
  - aby pojazdy kolejowe nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
9. Przy dojeżdżaniu do stojących pojazdów kolejowych należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących pojazdów kolejowych.
10. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie bocznicy mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.
11. Zdawanie i odbieranie pojazdów kolejowych przez przewoźnika kolejowego lub inny podmiot obsługujący bocznicę dla terminala- bocznicy GASPOL S.A. drugi rejon manewrowy odbywa się na torze 302 i 303 bocznicy na podstawie odrębnej umowy, w miejscu uprzednio ustalonym. Nie ma możliwości realizacji tych czynności w pierwszym rejonie manewrowym.
12. Pojazdy kolejowe pozostawione na torach bocznicy muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem zgodnie z pkt.5.12 niniejszego regulaminu.

### **4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania**

1. Poszczególne rejony manewrowe bocznicy mogą być obsługiwane tylko jedną lokomotywą

przez jeden podmiot. Podczas obsługi bocznicy zabronione jest wykonywanie jakichkolwiek czynności manewrowych i innych przy taborze kolejowym.

2. Ilość i czas obsługi bocznicy lokomotywą przewoźników kolejowych uzależniona jest od rzeczywistych potrzeb.

#### **4.3. Masa hamująca składów manewrowych**

1. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach siły pociągowej tego pojazdu.
2. Bocznicą obsługiwana jest składami całopociągowymi i każde podstawianie lub zabieranie wagonów odbywa się na załączonym hamulcu zespolonym. Rodzaje i zakres próby hamulca określa instrukcja wewnętrzna przewoźnika.

#### **4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę**

Największy dopuszczalny nacisk osi na szynę wynosi 20.0 t/oś.

#### **4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych**

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznicy „TD” oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznicy wszystkich rodzajów wagonów dopuszczonych do kursowania po torach PKP PLK S.A., za wyjątkiem wagonów platform z zagłębioną podłogą typów 418Z i 423Z, po torze nr 901 dla których minimalny dopuszczalny promień tuku toru wynosi  $R_{\min}=200m$ ;

Na teren Bocznic nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami spalinowymi typu ciężkiego, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp.

Do obsługi bocznic podwójna trakcja jest zabroniona.

#### **4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy**

Bocznicą nie posiada własnej lokomotywy manewrowej, gdzie podstawianie i zabieranie wagonów odbywa się lokomotywą licencjonowanego przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę, wobec czego nie ma żadnych ograniczeń w zakresie jazd pojazdów trakcyjnych tych podmiotów po torach bocznicy.

#### **4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.**

Nie dotyczy, Bocznicą nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych.

## **5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY**

### **5.1. Podział boczniczy na rejony manewrowe**

Układ torowy boczniczy dzieli się na dwa rejony manewrowe.

Rejon I- tor komunikacyjny nr 901,

Rejon II - tor nr 147, 708, 711, 200, 301, 302, 303, 310, 712.

W każdym rejonie manewrowym może pracować jedna lokomotywa manewrowa. Ze względu na osłonięcie toru nr 147a tarczami manewrowymi obsługiwanymi przez nastawniczego posterunku GP 11 stacji Gdańsk Port Północny z przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowy, stanowiących jego rejon manewrowy toru nr 147a boczniczy nie przypisano do żadnego rejonu manewrowego boczniczy.

### **5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach boczniczy**

Maksymalna prędkość kursowania pojazdów kolejowych(taboru) po torze komunikacyjnym nr **901** wynosi **25 km /h**.

Maksymalna prędkość kursowania pojazdów kolejowych (taboru) po pozostałych torach boczniczy wynosi **10 km /h**.

Prędkość jazd manewrowych ogranicza się do **5 km/h** przy spychania składu manewrowego przez przejazdy kolejowo-drogowe, jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie oraz do **3 km/h** podczas dojazdu lokomotywy lub grupy manewrowej do stojących wagonów a także w czasie wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych.

### **5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej**

Na terenie boczniczy wszelkie ruchy manewrowe wykonywane mogą być tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.

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

Pojazd trakcyjny (lokomotywa manewrowa) podczas wykonywania pracy manewrowej na torach boczniczy usytuowana jest z czoła lub z końca składu manewrowego w zależności od potrzeb związanych z obsługą boczniczy.

W przypadku wykonywania manewrów ciągnikiem szynowo-drogowym typu C120, wagony wprowadzane na bocznicę GTG GASPOL S.A. z grupy torów nr 301, 302, 303 muszą być pchane, natomiast wagony zabierane z w/w boczniczy muszą być ciągnione.

### **5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw**

1. Podczas obsługi boczniczy przez podmioty obsługujące bocznicę sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej przewoźnika. Za prawidłowe wykonanie tych czynności odpowiedzialny jest kierownik manewrów (ustawiacz).
2. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania pojazdu kolejowego będącego w ruchu.
3. Za sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych z napędem oraz zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki odpowiada drużyna trakcyjna.

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

Drużynę trakcyjną lokomotywy manewrowej stanowi maszynista który powinien posiadać przy sobie prawo kierowania pojazdem trakcyjnym.

Lokomotywa powinna być wyposażona w gaśnicę p.poż., dwie płozy hamulcowe i sprawny radiotelefon.

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

Podstawowy skład drużyny manewrowej stanowi ustawiacz. W uzasadnionych przypadkach, jak zwiększenie pracy eksploatacyjnej można wprowadzić dwuosobowe wykonywanie tej pracy tj. ustawiacz + manewrowy.

Każdy pracownik drużyny manewrowej powinien być ubrany w stosowną odzież ochronną, oraz posiadać przy sobie przybory sygnałowe: chorągiewkę sygnałową, gwizdek, w nocy latarkę sygnałową z możliwością wyświetlenia światła białego i czerwonego oraz tarczkę sygnałową do wstrzymania ruchu kołowego na przejazdach kolejowo- drogowych.

### **5.8. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn**

Manewry przez przejazdy kolejowo- drogowe należy wykonywać ze szczególną ostrożnością. Maksymalna szybkość jazd przy przejeździe przez przejazdy kolejowo- drogowe nie może być większa, jak **10 km/h**.

W razie pchania taboru przez przejazd kolejowo- drogowy kierownik manewrów lub manewrowy (w zależności obsady drużyny manewrowej) powinien dodatkowo znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym, lub poprzedzać go, oraz podawać odpowiednie sygnały ostrzegawcze, tzn. sygnał „STÓJ” dla pojazdów drogowych oraz sygnał „do mnie”, na podstawie którego uruchamiana jest jazda grupy manewrowej, prędkość w takim przypadku należy ograniczyć do **5 km/h**.



W porze zimowej należy zwrócić uwagę na stan żłobków, czy swoim zanieczyszczeniem nie zagrażają ruchowi taboru.

Wagony należy ustawiać w odległości nie mniejszej niż 10m od skrajnych krawędzi przejazdu kolejowo- drogowego.

Należy niezwłocznie przerwać manewry celem przepuszczenia pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, i innych pojazdów sygnalizujących że są w akcji.

#### **5.9. Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub wyłączenia hamulców zespolonych**

Na bocznicach manewry przy użyciu pojazdu trakcyjnego zasadniczo prowadzone są na załączonym hamulcu zespolonym. W przypadku wyłączenia w składzie manewrowym hamulca zespolonego należy postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów

Na terenie bocznic nie ma potrzeby przetaczania taboru wagonowego siłą ludzką i pojazdami drogowymi.

#### **5.10. Układanie dróg przebiegu dlajazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów**

1. Zwrotnica w rozjeździe nr 901 w torze komunikacyjnym nr 147a przystosowana została do obsługi scentralizowanej, z nastawni przekaźnikowej PKP PLK i sterowana jest elektrycznie przez nastawniczego posterunku Gp-11. Pozostałe czynne zwrotnice rozjazdów znajdujących się na bocznicach obsługiwane są przez drużynę manewrową podmiotu obsługującego bocznicę.
2. Po wykonaniu pracy manewrowej zwrotnice powinny być przestawione do położenia zasadniczego. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.
3. Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taboru.
4. Drużyna manewrowa winna zwracać uwagę czy zwrotnice dla manewrującego taboru są właściwie nastawione i czy tabor skierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.

#### **5.11. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem oraz gospodarka płozami hamulcowymi i ich używanie**

Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem należy używać hamulców ręcznych, płozów hamulcowych odpowiednich do typu szyn oraz klinów drewnianych. Na torach bocznicach należy używać uniwersalnych płozów hamulcowych typu PL-3 malowanych na kolor pomarańczowy a na torach zdawczo-odbiorczych 302 i 303 drewnianych lub gumowych klinów. W miejscach postoju wagonów z towarami niebezpiecznymi i towarami niebezpiecznymi

wysokiego ryzyka zabrania się używania metalowych płóz hamulcowych!

Jeżeli do zabezpieczenia wagonów używamy hamulca ręcznego, to przed użyciem należy sprawdzić jego działanie. Sprawdzenie to polega na przykręceniu rękojeści hamulca, aż do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła, naciskając silnie stopą klocek hamulcowy.

Odstawione na postój wagony, bądź grupy wagonów po ukończeniu manewrów lub podstawione na punkt ładunkowy powinny być połączone sprzęgami śrubowymi i zabezpieczone przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym skrajnych wagonów w każdej grupie, bądź pojedynczo stojącego wagonu. Jeżeli brak jest hamulca ręcznego w wagonie, to w to miejsce wykładamy płóz hamulcowy lub klin hamulcowy.

Płozy hamulcowe i kliny przeznaczone do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem winny znajdować się na ławie płozowej.

Wszystkie płozy hamulcowe i kliny powinny być pomalowane na kolor pomarańczowy i odcisnąć symbolem „TD” z jednej strony i kolejnym numerem z drugiej strony.

Do eksploatacji zgodnie z potrzebami należy wydać 2 sztuki płozów ponumerowanych kolejno od 1 do 2 dla pierwszego rejonu manewrowego oraz 2 sztuki klinów ponumerowanych kolejno od 1 do 2 dla drugiego rejonu manewrowego .

W przypadku zużycia lub uszkodzenia płozu i klinów podlegają one wymianie. Płozy i kliny wymienione, należy opisać numerem płozu lub klina wycofanego z użytkowania.

Po zakończonej pracy manewrowej wszystkie płozy i kliny należy pozierać i umieścić na ławie płozowej.

Za właściwą gospodarkę płozami hamulcowymi i klinami na Bocznicy, ich oznaczenie, pomalowanie i wymianę odpowiada osoba wyznaczona przez kierownictwo spółki. Osoba ta odpowiada również za wymianę uszkodzonych płozów i klinów po każdorazowym zgłoszeniu przez kierującego manewrami.

Płozy hamulcowe na terenie bocznicy znajdują się na ławie płozowej przy torze 901.

Kliny hamulcowe znajdują się na ławie płozowej umieszczonej przy torze 303.

Za należyte zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

## **6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ**

### **6.1. Planowanie i organizacja pracy manewrowej**

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi Bocznicy należy do obowiązków kierownika manewrów, gdzie pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz.
2. Przewoźnik kolejowy realizuje przewozy na bocznicę zgodnie z planem obsługi bocznicy.
3. Przed wykonywaniem pracy manewrowej kierownik manewrów ma obowiązek omówić plan

- pracy manewrowej z maszynistą lokomotywy manewrowej.
4. Pracę manewrową należy wykonywać zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
  5. Przy prowadzeniu manewrów kierujący manewrami stale winien zwracać szczególną uwagę na:
    - czy spod kół wagonów usunięto płozy lub inne przeszkody;
    - aby wagony nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
  6. Przed planowaną obsługą boczniczy, ustawiacz przewoźnika kolejowego powinien powiadomić o tym wyznaczonego pracownika boczniczy.
  7. Przy dojeżdżaniu do stojących wagonów należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących wagonów.
  8. Drużyna trakcyjna i manewrowa ma obowiązek obserwowania, czy droga przebiegu jest właściwie ułożona i nie ma innych zagrożeń i przeszkód do jazdy.
  9. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie boczniczy mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym.

## 6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na boczniczy należy:

- wykonywanie prac manewrowych w zależności od zaistniałych potrzeb.

## 6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy

Nie dotyczy, bocznicza nie posiada punktów ładunkowych.

## 6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

1. Szczególną ostrożność należy zachować w warunkach złej widoczności (złe warunki atmosferyczne - burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), a szczególnie na całej długości frontu ładunkowego. Przed zamierzonym wykonywaniem manewrów należy ostrzec zatrudnionych w tych rejonach ludzi.
2. W warunkach złej widoczności prędkość taboru po torach bocznicowych należy ograniczyć **do 3 km/h**, z tym że przed pchanym lub ciągnionym taborem będzie szedł ustawiacz lub manewrowy z przyborami sygnałowymi i będzie zwracał baczną uwagę, czy nie ma przeszkód do dalszej jazdy taboru. Maszynista lokomotywy oraz drużyna manewrowa powinna zachować jak największą ostrożność, nie wychylać się, nie przebywać na stopniach taboru od strony budowli oraz zwracać uwagę na ludzi znajdujących się w sąsiedztwie torów.
3. W okresie przygotowania boczniczy do zimy, powinny być wykonywane roboty związane z zabezpieczeniem stałych urządzeń kolejowych przed skutkami opadów śnieżnych i mrozów, a w szczególności:
  - wykonywanie niezbędnych odwodnień stałych i prowizorycznych rowów odwadniających, oczyszczenie urządzeń odwadniających /studzienek/ i naprawy odwodnienia torów

i rozjazdów,

- ustawienie przenośnych zastów przeciwnieżnych w miejscach narażonych na zawianie śniegiem,
- dostarczenie na wyznaczone miejsca odpowiedniej ilości piasku do posypywania rejonów objętych manewrami, dróg dościa do miejsc i stanowisk pracy,
- uprzątniecie toru i obszaru przyległego z wszystkich materiałów po robotach, części ładunku, itp.,

#### **6.5. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej.**

W czasie wykonywania ruchu kolejowego (pracy manewrowej) drużyna manewrowa i inni pracownicy powinni niezależnie od postanowień szczegółowych zachować ogólne zasady bezpieczeństwa osobistego, a mianowicie:

1. bez nadzoru kierownika manewrów nie wolno wykonywać żadnych ruchów manewrowych pojazdem kolejowym.
2. podczas wchodzenia pomiędzy pojazdy kolejowe (wagony) należy schylić się pod zderzakiem, następnie przekroczyć szynę trzymając się uchwyty. Wychodzi się z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów) identycznie.
3. sprzęganie pojazdów kolejowych (wagonów) w czasie ruchu pojazdu kolejowego jest surowo zabronione. Czynność tę można wykonać po zatrzymaniu manewrującego pojazdu kolejowego.
4. nie wolno chwytać sprzęgu wagonowego za jego część końcową, lecz przy nakrętce. Sprzęg szybko zarzucić na hak i natychmiast cofnąć ręce.
5. po sprzęgnięciu lub rozsprzęgnięciu niezwłocznie wyjść z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów).
6. pracownicy drużyny manewrowej nie mogą wskakiwać na stopień lub zeskakiwać ze stopnia pojazdu kolejowego (wagonu) będącego w ruchu.
7. nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi (wagonami) stojącymi, będącymi w ruchu, po zderzakach i sprzęgach.
8. Chodzić należy po międzytorzach lub obok toru. Przed każdym wejściem na tor przy jego przechodzeniu należy zwracać uwagę czy nie zbliża się pojazd kolejowy.
9. Przechodzić przed stojącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) w odległości nie mniejszej niż 10 m.
10. Przed jadącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) nie wolno wchodzić na tor.
11. Pracownicy zespołu kolejowego muszą stosować się do wszystkich rygorów i zasad bezpieczeństwa pracy, jakie obowiązują na boczniczy,
12. Każdy pracownik odpowiedzialny jest bezpośrednio za zachowanie bezpieczeństwa osobistego przy poruszaniu się po torach podczas wykonywania ruchu kolejowego.

## **7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO**

### **7.1. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym**

Wagony przeznaczone dla terminala-boczniczy GASPOL S.A. i odwrotnie mogą być przekazywane na torach zdawczo- odbiorczych boczniczy ZMPG S.A. nr 302 i 303 po zawarciu odrębnej umowy pomiędzy zarządcą boczniczy ZMPG S.A. a GASPOL S.A.. Obsługa torów zdawczo- odbiorczych odbywa się pojazdem trakcyjnym przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę.

Grupy wagonów lub pojedyncze wagony handlowe z przeznaczeniem dla terminala- boczniczy GASPOL S.A., sprawdza i przyjmuje wyznaczony pracownik tej boczniczy na powyższych torach na zasadach ujętych w regulaminie pracy boczniczy GASPOL S.A.. W sposób analogiczny odbywa się przekazania wagonów z boczniczy przewoźnikowi kolejowemu lub innemu podmiotowi obsługującemu bocznicę.

## **8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH**

### **8.1. Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych**

1. Towary niebezpieczne są to materiały i przedmioty, które ze względu na właściwości fizyczne, chemiczne lub biologiczne, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku niewłaściwego obchodzenia się z nimi w czasie całego procesu przewozu lub w przypadkach zaistnienia wydarzenia lub wypadku, mogące powodować śmierć, zagrożenie zdrowia, zniszczenie środowiska naturalnego lub dóbr materialnych.
2. W zakresie transportu kolejowego towary niebezpieczne definiuje się jako towary, których przewóz jest zabroniony, albo dopuszczony na ściśle określonych warunkach, zawartych w przepisach szczególnych tj. w Regulaminie RID i w Załączniku 2 do Umowy SMGS.
3. W rozumieniu tych przepisów, do towarów niebezpiecznych zalicza się materiały i przedmioty zaklasyfikowane do jednej z niżej wymienionych klas:

Klasa 1 Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi

Klasa 2 Gazy

Klasa 3 Materiały zapalne ciekłe

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

Klasa 4.2 Materiały podatne na samozapalenie

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne

Klasa 5.1 Materiały utleniające

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

Klasa 6.1 Materiały trujące

Klasa 6.2 Materiały zakaźne

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

Klasa 8 Materiały żrące

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

#### **A. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych**

1. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych polega na zaliczeniu danego materiału lub przedmiotu do właściwej klasy niebezpieczeństwa oraz grupy pakowania. Klasę niebezpieczeństwa określa się na podstawie dominującego zagrożenia stwarzanego przez dany towar niebezpieczny, odpowiadający kryterium klasyfikacyjnemu dla danej klasy.

Grupa pakowania określa stopień natężenia stwarzanego zagrożenia:

- a) grupa pakowania I - materiały stwarzające duże zagrożenie,
- b) grupa pakowania II - materiały stwarzające średnie zagrożenie,
- c) grupa pakowania III - materiały stwarzające małe zagrożenie

2. W przypadku, gdy nadawca zamierza nadać do przewozu na ogólnych warunkach towar wymieniony w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych, list przewozowy wypełniania się zgodnie z regulaminem RID dział 5.4 oraz punkt 1.4.2.1.1 RID.

#### **B. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR)**

Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka jest to grupa towarów wyodrębniona z towarów niebezpiecznych, które użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, tj. do celów terrorystycznych mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub szczególnie w przypadku klasy 7, masowe zakłócenia społeczno – gospodarcze.

Zgodnie z postanowieniami RID/Zał. 2 do SMGS dział 1.10 wszyscy uczestnicy przewozu TWR mają obowiązek sporządzenia „Planu zapewnienia bezpieczeństwa” oraz przeprowadzenia niezbędnego szkolenia personelu biorącego udział w procesie przewozu tej grupy towarów.

## **8.2 Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego**

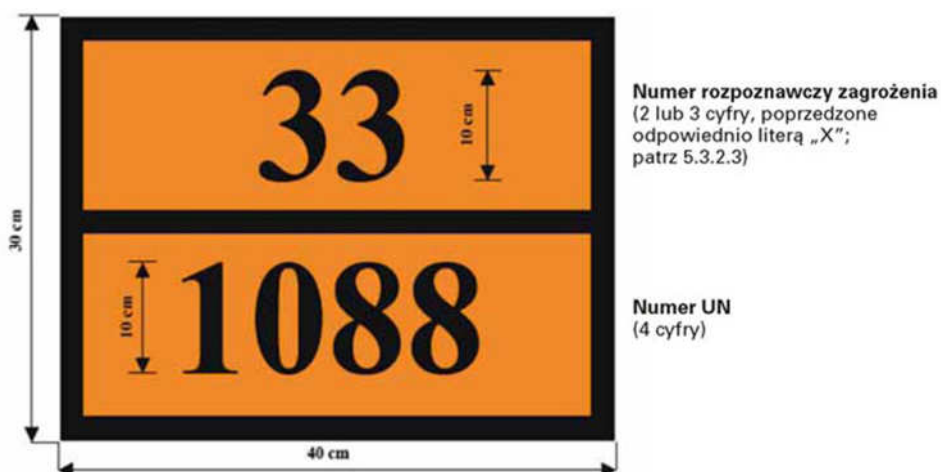
### **A. Zasady oznakowania taboru**

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej na każdej ścianie bocznej wagonów – cystern, wagonów – baterii, wagonów z odejmowalnym zbiornikiem kontenerów – cystern, wieloelementowych kontenerów do gazu ( MEGC ), cystern przenośnych, wagonów do przewozu towaru luzem, kontenerów małych lub wielkich do przewozu towaru luzem.
2. Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nie oczyszczonych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych .
3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych, oczyszczonych wagonów po materiałach niebezpiecznych, nadawca zobowiązany jest do usunięcia lub zasłonięcia tablic identyfikacyjnych i nalepek ostrzegawczych.
4. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm ( podstawa ) i 30 cm ( wysokość ). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione pasem koloru czarnego o szerokości 15 mm. Oznaczenie to może być w postaci : płyty metalowej, płyty

z folii samoprzylepnej, rysunku lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia. Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.

Numer identyfikacyjny zagrożenia ( 2 lub 3 cyfry, które w określonych przypadkach mogą być poprzedzone literą „X” ) – , „X” dla materiałów reagujących niebezpiecznie z wodą ( patrz punkt 5.3.2.3, RID ).

Numer identyfikacyjny materiału ( 4 cyfry ) - patrz dział 3.2 Tablica A, RID



Numer identyfikacyjny oznaczający zagrożenie musi być umieszczony w górnej części, zaś numer identyfikacyjny oznaczający dany towar w dolnej części tablicy ( wg działu 5.3 RID / Zał. 2 do Umowy SMGS ). Numery te powinny być oddzielone od siebie czarną poziomą linią o szerokości 15 mm przechodzącą przez środek tablicy.

## B. Nalepki ostrzegawcze

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest umieścić na przesyłce nalepki ostrzegawcze.
2. Wzory nalepek podane są punkcie 5.2.2.2 regulaminu RID
3. Nalepki ostrzegawcze należy umieszczać na wagonach w taki sposób, aby były dobrze widoczne podczas przewozu. Zamiast nalepek mogą być stosowane również trwale naniesione znaki niebezpieczeństwa odpowiadające dokładnie wzorom nalepek.
4. Wymiary nalepek:  
nalepka ostrzegawcza – romb o boku co najmniej 100 mm,  
duża nalepka ostrzegawcza – romb o boku co najmniej 250 mm.
5. Na przesyłkach z towarami niebezpiecznymi, które pod względem oznakowania muszą odpowiadać również przepisom dotyczącym innych środków przewozowych ( np. w przewozach promowych ), powinny być umieszczone dodatkowo nalepki ostrzegawcze odpowiadające postanowieniom tych przepisów ( np. morskich ).

**Wzory nalepek zgodnie z RID pkt. 5.2.2.2.**

**Zagrożenie klasy 1**

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



(Nr 1)

Podklasy  
1.1, 1.2 i 1.3



(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(Nr 1.6)

Podklasa 1.6

- \*\* Nr podklasy - brak numeru, jeśli właściwość wybuchowa przedstawia zagrożenie dodatkowe  
\* Grupa zgodności - brak grupy zgodności, jeśli właściwość wybuchowa przedstawia zagrożenie dodatkowe

**Zagrożenie klasy 2**

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy palne



(Nr 2.2)

Gazy niepalne, nietrujące



(Nr 2.3)

Gazy trujące

**Zagrożenie klasy 3**

Materiały zapalne ciekłe





(Nr 3)

**Zagrożenie klasy 4.1**

Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące i materiały wybuchowe odczulone stałe



(Nr 4.1)

**Zagrożenie klasy 4.2**

Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

**Zagrożenie klasy 4.3**

Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne



(Nr 4.3)

**Zagrożenie klasy 5.1**

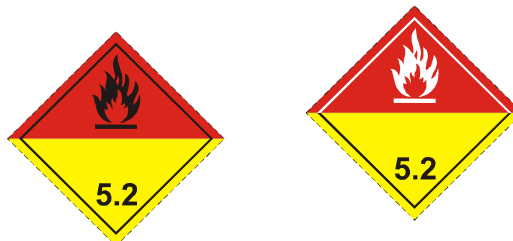
Materiały utleniające



(Nr 5.1)

**Zagrożenie klasy 5.2**

Nadtlenki organiczne



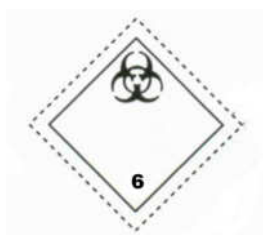
(Nr 5.2)

**Zagrożenie klasy 6.1**  
Materiały trujące



(Nr 6.1)

**Zagrożenie klasy 6.2**  
Materiały zakaźne



(Nr 6.2)

**Zagrożenie klasy 7**  
Materiały promieniotwórcze



(Nr 7A)

kategoria I-BIAŁA



(Nr 7B)

kategoria II-ŻÓŁTA



(Nr 7C)

kategoria III- ŻÓŁTA



(Nr 7D)

Materiały promieniotwórcze  
(tylko duża nalepka)



(Nr 7E)

Materiały rozszczepialne klasy 7

**Zagrożenie klasy 8**  
Materiały żrące



(Nr 8)

**Zagrożenie klasy 9**

Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



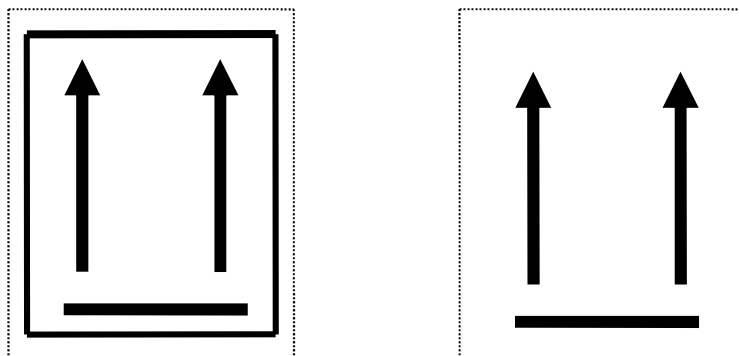
(Nr 9)



(Nr 9A)

9. Strzałki kierunkowe.

Opakowania kombinowane z opakowaniami wewnętrznymi zawierającymi materiały ciekłe, opakowania pojedyncze wyposażone w urządzenia odpowietrzające oraz naczynia kriogeniczne do przewozu gazów schłodzonych skroplonych powinny być czytelnie oznakowane strzałkami kierunkowymi wskazującymi prawidłowy kierunek ustawienia przesyłki.



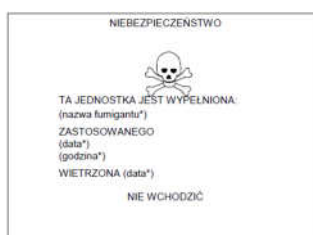
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze .



11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



12. Znak ostrzegawczy fumigacji.



13. Znak dla materiałów używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania.



14. Znak dla akumulatorów litowych.

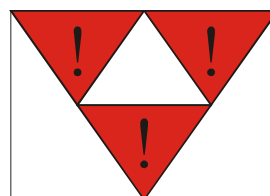


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

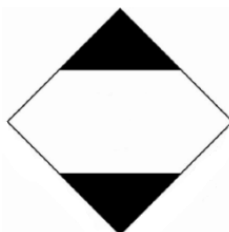
Ostrożnie przetaczać



(Nr 15)

Zakaz odrzutu i staczania

16. Znak dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych.



### 8.3 Prowadzenie manewrów z pojazdami kolejowymi wagonami zawierającymi towary niebezpieczne

1. Ruch kolejowy (manewry) pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi należy ograniczyć do niezbędnych potrzeb. Ruch kolejowy (manewry) należy

wykonywać w obecności kierownika manewrów (drużyna manewrowa w składzie: ustawiacz i manewrowy, lub sam ustawiacz) i powiadomić drużynę trakcyjną.

2. Przy wykonywaniu ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi drużyna manewrowa nie może zajmować miejsca na stopniach pojazdów kolejowych.
3. Przed rozpoczęciem ruchu kolejowego (manewrów) z towarami niebezpiecznymi, kierownik manewrów powinien sprawdzić, czy zawory, spusty i krany pojazdów kolejowych (cystern) są szczelnie zamknięte oraz czy nie ma wycieków.
4. Przy wagonach z towarem wybuchowym lub łatwopalnym zabrania się podgrzewania zamarzniętych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
4. W czasie prac manewrowych wagonów z materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować zasadę, aby każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.5 lub 1.6 był oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2.  
Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.
5. Prędkość jazdy manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym z uwagi na krótkie odcinki torów, występujące spadki i inne utrudnienia na boczniczy nie może przekraczać 5 km /godz.
6. Wykonywanie manewrów na boczniczy realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.
7. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną, tak aby ich zderzaki były naciśnięte.

#### **8.4 Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych boczniczy**

Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych boczniczy, określone zostały w **art. 31 Ustawy o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych**, gdzie w ust. 1 ustanowione zostało, że do zadań doradcy należy w szczególności:

- nadzór nad przestrzeganiem przepisów dotyczących przewozu kolejną towarów niebezpiecznych;
- doradztwo w zakresie czynności związanych z przewozem kolejną towarów niebezpiecznych;
- sporządzanie rocznego sprawozdania z działalności firmy w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz czynności z tym związanych;
- sporządzanie raportów dotyczących wypadków, awarii lub poważnych naruszeń przepisów przy przewozie towarów niebezpiecznych dla przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu, o którym mowa w art. 30 ust. 1, Urzędu Transportu Kolejowego oraz innych jednostek prowadzących postępowanie.

## **9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO**

### **9.1. Warunki ogólne**

Utrzymanie infrastruktury kolejowej ujętej w pkt. 2.4 i 2.7 podlegają utrzymaniu i konserwacji przez użytkownika boczniczy.

Utrzymanie infrastruktury kolejowej polega na:

1. utrzymaniu ich w granicach ustalonych norm i warunków technicznych,
2. zapewnieniu odpowiednio długich okresów pracy wszystkich elementów nawierzchni i torów,
3. zapobieganiu powstawaniu usterek,
4. usuwaniu przyczyn wszelkich niesprawności torów.

Do utrzymania torów i poszczególnych urządzeń kolejowych na boczniczy, posiadacz boczniczy obowiązany jest wyznaczyć pracownika z kwalifikacjami wymaganymi do wykonywania tych czynności zgodnie z Rozporządzeniem ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 12 stycznia 2015 r. poz. 46);

Powyższe czynności można zlecić podmiotowi zewnętrznemu, który wykona to pracownikiem posiadającym odpowiednie kwalifikacje.

### **9.2. Rodzaje remontów**

Tory kolejowe są remontowane według następującego systemu:

1. utrzymanie bieżące i konserwacje;
2. naprawy okresowe na podstawie przeglądów okresowych;
3. remonty inne na podstawie przeglądów specjalnych.

### **9.3. Zachowanie środków ostrożności w czasie wykonywania robót przy utrzymaniu torów**

Przed przystąpieniem do wykonywania robót torowych związanych z utrzymaniem i naprawą nawierzchni kolejowej kierujący robotami (toromistrz) obowiązany jest:

- należyte osłonić miejsce robót przez wystawienie w osi toru przenośnej tarczy zatrzymania D1 "STÓJ" w odległości 100 m od przeszkody (jeżeli brak jest tej odległości to bezpośrednio za ukresem rozjazdu prowadzącego na dany tor);
- zwrotnicę prowadzącą na tor, gdzie prowadzone są roboty należy ustawić w położeniu ochronnym;

- wszelkie prace związane z konserwacją i remontem toru należy wykonać w oparciu o wymogi prawa budowlanego i Instrukcję utrzymania nawierzchni kolejowych
- po zakończeniu robót kierujący robotami (toromistrz) obowiązany jest sprawdzić stan torów i skrajni taboru oraz zgłosić osobie odpowiedzialnej za te czynności na bocznicę zakończenie robót i usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót oraz zbędnych przedmiotów z toru i terenu przyległego.

Usunięcie sygnałów osłaniających miejsce robót dozwolone jest po całkowitym zakończeniu robót oraz po sprawdzeniu stanu toru i skrajni, i należy do obowiązków pracownika wystawiającego.

Nad bezpieczeństwem pracowników wykonujących prace torowe czuwa prowadzący roboty kierownik robót. Przy przewidzianym zamknięciu toru przenośną tarczą zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nie przewidziane zamknięcie toru jest na punkcie zdawczo - odbiorczym, użytkownik bocznicę ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie przewoźnika kolejowego lub inne podmioty obsługujące bocznicę oraz dyżurnego ruchu posterunku GPA oraz nastawniczego posterunku GP 11 stacji Gdańsk Port Północny.

#### **9.4. Oględziny zewnętrzne oraz konserwacja rozjazdów**

Oględziny zewnętrzne rozjazdu, czyszczenie i smarowanie części trących zwrotnic, bieżące dokręcanie śrub i wkrętów dokonuje jeden raz w tygodniu uprawniony pracownik bocznicę posiadający wymagane kwalifikacje. Powyższe czynności można zlecić podmiotowi zewnętrznemu, który wykona to pracownikiem posiadającym odpowiednie kwalifikacje.

Pracownik ten sprawdza stan zwrotnic, a wynik tego sprawdzenia wpisuje do Dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku stwierdzenia usterek dokonuje odpowiedniego zapisu przystępuje do ich usunięcia.

Usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego należy natychmiast odpowiednio osłonić, odpisać i powiadomić pracownika nadzoru służb kolejowych

#### **9.5. Nadzór techniczny nad utrzymaniem torów i rozjazdów oraz ich okresowe sprawdzanie**

Nadzór techniczny nad utrzymaniem toru i jego okresowe sprawdzanie należy do obowiązków użytkownika bocznicę.

## **10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.**

### **10.1. WARUNKI BHP**

Każdy pracownik zatrudniony w transporcie kolejowym na boczniczy musi znać przepisy i instrukcje w zakresie BHP obowiązujące na zajmowanym stanowisku.

Pracownicy są obowiązani przestrzegać postanowień regulaminu pracy boczniczy kolejowej, innych regulaminów wewnątrzzakładowych, przepisów i instrukcji oraz stosować odpowiednie środki zapewniające właściwe warunki BHP w zakładzie i na stanowiskach pracy.

Odpowiedzialnym za stan BHP na boczniczy jest kierownictwo spółki.

Pracodawca w szczególności zobowiązany jest:

- organizować pracę w sposób zapewniający bezpieczne i higieniczne warunki pracy,
- zapewnić przestrzeganie w zakładzie pracy przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, wydawać polecenia usunięcia uchybień w tym zakresie oraz kontrolować wykonanie tych poleceń,
- zapewniać wykonanie nakazów, wystąpień, decyzji i zarządzeń wydawanych przez organy nadzoru nad warunkami pracy,
- zapewniać wykonanie zaleceń społecznego inspektora pracy,

#### **Czynniki wpływające na bezpieczeństwo pracy:**

1. przydatność i wymagania pod względem zdrowia,
  - kwalifikacje (szkolenie fachowe, egzaminy służbowe, szkolenie z zakresu BHP,
  - stosowanie właściwych metod pracy,
  - wyposażenie pracowników we właściwą odzież roboczą, ochronną i sprzęt ochrony osobistej,
  - ład i porządek w miejscu pracy,
  - środki techniczne (oświetlenie pomieszczeń i terenu zakładu, wentylacja),
  - warunki atmosferyczne,
2. Podczas wykonywania czynności związanych z transportem kolejowym, bezpieczeństwo uzależnione jest od stosowania właściwych zasad przy:
  - przechodzeniu przez tory wolne od taboru,
  - przechodzeniu przez tory zastawione taborem,
  - sprzęganiu i rozprzęganiu taboru,
  - jeździe na stopniach pojazdów kolejowych i lokomotyw,
  - ręcznym przetaczaniu pojazdów kolejowych,
  - przetaczaniu taboru obok ramp i magazynów,
  - posługiwaniu się płozami hamulcowymi,
  - przekładaniu zwrotnic,
  - zabezpieczaniu przed samowolnym uruchomieniem się taboru,
3. Właściwego omówienia planu pracy i stosowaniu prawidłowych sygnałów.



## **10.2. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA**

W razie zaistnienia pożaru - pracownik, który zauważył ogień zobowiązany jest postąpić według obowiązującego w spółce "Regulaminu ochrony przeciwpożarowej" wprowadzonego zarządzeniem wewnętrznym i w miarę możliwości przystąpić natychmiast do gaszenia pożaru w zarodku wszystkimi dostępnymi środkami.

## **10.3. WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORTIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY**

Nie dotyczy. Bocznicą obsługiwana jest przez podmioty zewnętrzne.

## **11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY**

### **11.1. Wspólny Zakres Kompetencji**

1. Wszyscy pracownicy związani z pracą transportu kolejowego obowiązani są:
  - posiadać odpowiednią kategorię zdrowia,
  - posiadać złożone i udokumentowane wymagane egzaminy na zajmowane stanowisko,
  - bezwzględnie uczęszczać na szkolenia okresowe i poddawać się egzaminom przed właściwymi komisjami,
  - bezwzględnie poddawać się okresowym badaniom lekarskim, zdrowotnym i psychofizycznym,
  - znać dokładnie i szczegółowo przestrzegać ogólne warunki obsługi bocznic, warunki bezpieczeństwa ruchu i pracy manewrowej,
  - znać dokładnie i przestrzegać postanowienia wewnętrznych instrukcji obowiązujących na bocznic, przepisy BHP, porządkowe i p. pożarowe oraz dotyczące zachowania tajemnicy państwowej i służbowej,
  - chronić mienie Zakładu (Spółki), jak również mienia powierzonego do przewozu, przed umyślnym niszczeniem lub uszkodzeniem,
  - zwracać uwagę na zagwarantowanie bezpieczeństwa osób postronnych, znajdujących się na torach zasadnie lub przypadkowo,
  - w przypadku zauważenia uszkodzenia sygnalizatorów, torów lub innych urządzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu - do niezwłocznego spowodowania, wszelkimi dostępnymi w danej chwili sposobami, zabezpieczenia lub osłonięcia odpowiednimi sygnałami,
  - dla własnego bezpieczeństwa, pracownicy wykonujący czynności w torach czynnych, obowiązani są do noszenia pomarańczowej kamizelki ostrzegawczej.
2. Pracownikom związanym bezpośrednio z pracą transportu kolejowego kategoricznie zabrania się:
  - zgłaszania się do pracy w stanie nietrzeźwym lub nie wypoczętym,

- używania alkoholu lub spania podczas dyżuru,
- tolerowanie pełnienia dyżuru przez nietrzeźwych pracowników,
- nie zgłaszanie się do pracy z przyczyn usprawiedliwionych lub nieusprawiedliwionych bez powiadomienia swego przełożonego,
- przerywanie pracy i oddalania się bez wiedzy i zgody bezpośrednich przełożonych, udzielania jakichkolwiek informacji osobom postronnym,

### **11.2. Obowiązki pracownika nadzoru służb kolejowych**

Do obowiązków pracownika nadzoru służb kolejowych boczniczy „TD” w zakresie transportu kolejowego należy:

- całokształt organizacji pracy transportu kolejowego oraz podział czynności dla pracowników zabezpieczających terminowe i ekonomiczne wykonywanie zadań w zakresie transportu kolejowego.
- nadzór nad pracą stanowisk pracy, nadzór i doraźna kontrola w celu zapewnienia ciągłości i sprawności pracy transportu kolejowego na boczniczy.
- dopilnowanie przestrzegania przez podległych pracowników dyscypliny wykonania odnośnych przepisów i instrukcji, przepisów BHP i przepisów p.poż., przepisów porządkowych i postanowień niniejszego regulaminu.
- bierze udział we wszystkich komisjach powypadkowych zaistniałych na terenie Boczniczy.

### **11.3. Obowiązki kierującego manewrami**

W czasie wykonywania pracy kierownik manewrów zobowiązany jest:

- kierować pracą manewrową w zgodzie z wymogami niniejszego Regulaminu, instrukcją prowadzenia ruchu kolejowego i zasadami BHP,
- dopilnować zabezpieczenia taboru na torze przed zbiegnięciem,
- dopilnować aby sprzęgi śrubowe i węże hamulcowe były podwieszane na wspornikach,
- w razie wypadku z pracownikiem podczas wykonywania manewrów powinien natychmiast zawiadomić swojego przełożonego, oraz osobę odpowiedzialną za prace boczniczy kolejowej.
- układanie drogi przebiegu przy rozjazdach ręcznych na terenie boczniczy,

### **11.4. Obowiązki prowadzącego pojazd trakcyjny**

Do obowiązków kierującego pojazdem trakcyjnym w zakresie transportu kolejowego należy:

- wykonywanie poleceń ustawiacza związanych pracą pojazdu trakcyjnego.

W czasie pracy powinien obserwować:

- sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
- prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic itp.,
- czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, pojazdy drogowe na torze lub w jego skrajni, itp.),
- czy tabor znajduje się w granicach ukresów oraz jego ruch po sąsiednich torach, w miarę

możliwości, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.

**Kierujący pojazdem trakcyjnym powinien wykonywać ruchy manewrowe na polecenie ustawiacza, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami instrukcji sygnalizacji i techniki wykonywania pracy manewrowej i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i taboru.**

**11.5. Obowiązki prowadzącego pojazdy kolejowe specjalne przystosowane do poruszania się po torach kolejowych i drogach publicznych (pojazdy szynowo-drogowe) – kierowca ciągnika szynowo-drogowego typu C120:**

- 1) Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne – kierowca ciągnika powinien obserwować:
  - sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować;
  - czy zwrotnice są prawidłowo nastawione;
  - czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzi, maszyn na torze i w skrajni);
  - czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości ruch pojazdów kolejowych po sąsiednich torach, jeżeli skład manewrowy jest ciągnięty, albo w zasięgu widoczności, jeżeli jest pchany.
- 2) Kierowca ciągnika powinien znać kierownika manewrów i wykonywać ruch kolejowy na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne za postanowieniami niniejszego Regulaminu oraz instrukcji wewnętrznych posiadacza boczniczy i nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu, ludzi i pojazdów kolejowych.
- 3) Kierowca ciągnika powinien odmówić wykonania polecenia, jeżeli nie był omówiony plan pracy manewrowej albo podany sygnał lub polecenie zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami (instrukcjami wewnętrznymi) lub w sposób budzący wątpliwości.
- 4) Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
- 5) Podczas jazd manewrowych przez przejazdy kolejowo-drogowe (przejścia), miejsca gdzie pracują ludzie itp. Kierowca powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał „Baczność”.

**12. POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM**

**Zdarzenie** - poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych lub boczniczy kolejowej.

**Wypadek** - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska, do wypadków zalicza się w szczególności:

- kolizje;
- wykolejenia;
- zdarzenia na przejazdach kolejowych;
- zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
- pożar pojazdu kolejowego.

**Poważny wypadek**- każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:

- z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma rannymi osobami, lub

- powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;

**Incydent** - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

**Kolizja** - jest to zdarzenie obejmujące:

**a/ zderzenie** - dynamiczne zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze z przeciwnym kierunków;

**b/ najechanie**-niezamierzone, dynamiczne:

- zetknięcie się pojazdów kolejowych jadących po tym samym torze w tym samym kierunku;
- zetknięcie się pojazdu kolejowego będącego w ruchu ze stojącym na tym samym torze pojazdem kolejowym;
- najechanie na przeszkodę znajdującą się na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego, powodujące wykolejenie pojazdu kolejowego;

**c/ starcie** - zetknięcie się pojazdów kolejowych w miejscu połączenia lub przecięcia się torów.

**Wykolejenie** - trwały brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny.

**Bocznicza kolejowa** - infrastruktura kolejowa przeznaczona do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów oraz ich przemieszczania i włączania do ruchu po sieci kolejowej.

**Pociąg** - jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym, albo pojazd trakcyjny - osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.

**Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.

**Komisja kolejowa** - zespół osób powołanych przez Kierownictwo spółki lub kierowników innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu. Celem działania tego zespołu jest zbadanie okoliczności i przyczyn zdarzenia, ustalenia wniosków zapobiegawczych i wskazania środków zaradczych.

Każdy pracownik boczniczy, który zauważy niebezpieczeństwo zagrażające ruchowi pojazdów kolejowych lub ludziom obowiązany jest uczynić wszystko, aby zapobiec wypadkowi.

## 12.1. Zawiadomienie o zdarzeniu

1. W razie zauważenia wypadku kolejowego, każdy pracownik powinien niezwłocznie powiadomić bezpośredniego przełożonego.
2. Pracownik boczniczy powinien natychmiast zgłosić bezpośredniemu przełożonemu każdy wypadek kolejowy na boczniczy, w którym:
  - uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu tabor Przewoźnika kolejowego,
  - uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu inny tabor,
  - uszkodzono urządzenia boczniczy, pozostające w związku z jazdą taboru,
  - zajęto skrajnię sąsiedniego toru,
  - uległ wypadkowi pojazd kołowy w obrębie Boczniczy w związku z jazdą taboru,

3. Jeżeli o spowodowanie wypadku podejrzani są pracownicy przewoźnika, lub pracownicy przewoźnika są ofiarami wypadku lub wykolejeniu czy uszkodzeniu uległ tabor kolejowy to należy powiadomić o powyższym przewoźnika.
4. Zgłaszając zdarzenie na terenie boczniczy należy podać jego miejsce, czas, opis i jego skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

## 12.2. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Pracownik służb kolejowych, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu powinien:
  - wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach albo poszkodowani,
  - wezwać zakładową lub państwową straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
    - uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
    - pożaru lub wybuchu,
    - zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
    - wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
    - niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania,
  - zamknąć tor,
  - przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch kolejowy, a jeżeli ruch nie może się odbywać należy tor zamknąć i osygnalizować oraz powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu posterunku „GP11” stacji Gdańsk Port Północny,
  - zgłosić zdarzenie właściwej terytorialnie komendzie policji,
  - zgłosić niezwłocznie zdarzenie dyspozytorom innych jednostek organizacyjnych, których pojazdy kolejowe, infrastruktura lub pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu. Powiadomiony o zdarzeniu informuje osoby(ę) dyżurujące(ą), uprawnioną do prac w komisji kolejowej której(ych) obowiązkiem jest niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia.
2. Przedstawiciel użytkownika boczniczy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
  - członków komisji kolejowej ze strony użytkownika boczniczy kolejowej;
  - Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych tel. 510 126 711, 22 630 14 33, fax 22 630 14 39, [pkbkw@mir.gov.pl](mailto:pkbkw@mir.gov.pl);
  - Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Gdańsku tel. 572 591 125, [zdarzenia@utk.gov.pl](mailto:zdarzenia@utk.gov.pl).Stany alarmowe i zdarzenia; poważne wypadki, wypadki i incydenty należy zgłaszać SMS - em podając:
  - datę, godzinę i miejsce powstania stanu, zdarzenia;
  - konsekwencje zaistniałe w wyniku stanu lub zdarzenia;
  - podmiot na terenie którego zaistniały zdarzenia;
  - imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej;
  - imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia.Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.
3. Informację o wykonaniu poszczególnych czynności, o których mowa w powyższych punktach, należy odnotować w prowadzonej dokumentacji.

4. O fakcie powstania zdarzenia należy zawiadomić pisemnie podmioty, o których mowa w ust. 2. Treść zawiadomienia powinna być uzgodniona z przewodniczącym komisji kolejowej. Wzór zawiadomienia określa załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369).  
Zawiadomienie otrzymuje:
  - Przewodniczący PKBWK;
  - Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany „Prezesem UTK”;
  - w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia właściwa miejscowo:
    - a) prokuratura rejonowa,
    - b) komenda Policji,
    - c) jednostka Żandarmerii Wojskowej.
5. Jeżeli po przekazaniu zawiadomienia ujawnione zostały nowe okoliczności zdarzenia, powodujące zasadniczą zmianę poprzednich ustaleń, w tym zmianę kategorii zdarzenia, ustalonej przyczyny zdarzenia albo zmianę innych ważnych informacji - należy pilnie przekazać dodatkowe zawiadomienie, prostując lub uzupełniając zawiadomienie pierwotne.
6. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż przed upływem 24 godzin od jego stwierdzenia.
7. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu, którego wzór określa załącznik nr 3.
8. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.
9. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.
10. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.
11. Czynności, związane z prowadzeniem postępowania wyjaśniającego oraz prowadzeniem akcji ratunkowej, wynikają ze stosownych umów jakie w tym zakresie zawarł użytkownik boczniczy z przedstawicielami Zakładów z Grupy PKP S.A. i licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi, stosownie do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369).
12. Dochodzenie w sprawie zdarzeń na boczniczy prowadzi komisja kolejowa pod przewodnictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem postępowania. Przewodniczącego komisji wyznacza Zarząd ZMPG S.A. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych może dla każdego rodzaju zdarzenia wyznaczyć na przewodniczącego komisji kolejowej członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
13. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.
14. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.

Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadków jest zabronione.

### 13. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ

**Wykaz numerów telefonicznych wybranych stanowisk ZMPG S.A.:**

Pracownik nadzoru służb kolejowych	58 737 99 04 59 737 99 05

**PKP PLK SA**

Gdańsk Port Północny dyż. ruchu GPA	58-721 58 11
Gdańsk Port Północny nastawniczy post GP 11	58 - 721 31 92
Nacz. Sekcji Eksploatacji w Gdyni PKP PLK S.A.	58 - 721 13 06
PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni Sekretariat	58-721 13 00
PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni Dyspozytor	58-721 12 02

\_\_\_\_\_  
 Numery przewoźników obsługującego bocznicę:

- **Telefony alarmowe:**
- **Policja ..... - 997 lub 112**
- **Straż pożarna ..... - 998**
- **Pogotowie ratunkowe ..... - 999**

## **14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE**

### **14.1. Rozdzielnik regulaminu.**

Regulamin Pracy Boczniczy Kolejowej ZMPG S.A. rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny” opracowano w 5-ciu jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- |   |                  |
|---|------------------|
| 1. Zarząd Portu Morskiego Gdańsk              | - 2 egzemplarze; |
| 2. PKP PLK S.A. ZLK w Gdyni                   | -1 egzemplarz;   |
| 3. PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Tczewie | -1 egzemplarz;   |
| 4. Przewoźnik obsługujący bocznicę            | -1 egzemplarz.   |

### **14.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu**

Regulamin pracy boczniczy kolejowej winien być utrzymany w ciągłej aktualności za co odpowiedzialny jest pracownik nadzoru służb kolejowych. Wszelkie zmiany jakie zajdzie potrzeba wprowadzić należy uzgodnić z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni.

Uzgodniony projekt zmian do Regulaminu zatwierdza Kierownictwo spółki po czym należy zmiany te wnieść do wszystkich egzemplarzy regulaminu i odnotować w Skorowidzu zmian i uzupełnień Regulaminu.

O wszelkich zmianach i uzupełnieniach wniesionych do niniejszego regulaminu należy zapoznać /za podpisem/ wszystkich pracowników boczniczy związanych z ruchem kolejowym i pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę.

### **14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania**

Wszyscy pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej i personel związany z eksploatacją i utrzymaniem Boczniczy muszą zapoznać się z treścią niniejszego Regulaminu, a fakt przyjęcia do wiadomości jego treści potwierdzić własnoręcznym podpisem w § 16 Regulaminu.





