



REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Rejon „Nabrzeże Bytomskie”

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Uzgodnił: **Pracownicy Kolejowych w Gdyni**
81-331 02, ul. Promowa 24

ZASTĘPCA DYREKTORA
d/s Ekspluatacyjnych

Adam Zdrojewski

dnia 29 09 2021 r.

MALTEUROP POLSKA Sp. z o.o.
80-702 Gdańsk
ul. Promowa 1

KIEROWNIK TECHNICZNY

Ryszard Wróblewski

dnia 23 09 2021 r.

GBT Sp. z o.o.

ul. Promowa 1

80-702 Gdańsk

PREZES ZARZĄDU

Rafał Róśkowski

dnia 29 09 2021 r.

PORT GDAŃSK

ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.

ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk

REGON 191478408 NIP 583-24-61-866

**Zatwierdził: WICEPREZES ZARZĄDU
DS. FINANSOWYCH**

**WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY**

Grzegorz Michalewski

dnia 23 10 2021 r.

Regulamin sporządzono w siedmiu jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 47 stron

Spis treści

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	6
1.4.	Współużytkownicy bocznicy	6
1.5.	Przeznaczenie bocznicy	6
1.6.	Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych	6
2.	OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	7
2.1.	Położenie bocznicy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicą jest połączona	7
2.2.	Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada	7
2.3.	Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego	7
2.4.	Tory bocznicowe, ich układ, numeracja, przeznaczenie, długość ogólna i użyteczna	7
2.5.	Pochylenie podłużne toru	8
2.6.	Pojemność bocznicy	8
2.7.	Wykaz zwrotnic, wykolejnic i skrzyżowań torów	8
2.8.	Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych	8
2.9.	Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	9
2.10.	Kolejowe obiekty inżynierskie	9
2.11.	Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn	9
2.12.	Oświetlenie bocznicy kolejowej	9
2.13.	Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe	9
2.14.	Wagi wagonowe	9
2.15.	Bramy kolejowe	9
2.16.	Skrajnie budowli i taboru, skrajniki	10
2.17.	Sygnaly, wskaźniki i tablice	10
2.18.	Urządzenia i środki trakcyjne	10
2.19.	Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony	10
2.20.	Środki łączności	11
3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	12
4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	13
4.1.	Podstawianie wagonów na bocznicę	13
4.2.	Liczba obsług i czas ich wykonywania	13
4.3.	Masa hamująca składów manewrowych	14
4.4.	Dopuszczalny nacisk osi na szynę	15
4.5.	Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych	15
4.6.	Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznicy	15
4.7.	Ruch lokomotyw użytkownika bocznicy po torach zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.	15
5.	WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	16
5.1.	Podział bocznicy na rejony manewrowe	16
5.2.	Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznicy	16
5.3.	Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej	16
5.4.	Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym	16
5.5.	Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw	16
5.6.	Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie	17
5.7.	Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie	17
5.8.	Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn	17
5.9.	Dozwolona liczba wagonów przetaczanych w jednej grupie manewrowej bez obsadzenia hamulców ręcznych lub wyłączenia hamulców zespolonych	18
5.10.	Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów	18
5.11.	Układanie dróg przebiegu dla jazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów	18

5.12.	Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem oraz gospodarka płozami hamulcowymi i ich używanie	18
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ	20
6.1.	Planowanie i organizacja pracy manewrowej	20
6.2.	Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	20
6.3.	Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic	20
6.4.	Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych	21
6.5.	Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	21
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	23
7.1.	Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym	23
7.2.	Przekazywanie wagonów z bocznic	23
7.3.	Reklamacje w stosunku do przewoźnika	24
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	25
8.1.	Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych	25
8.2.	Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego	26
8.3.	Prowadzenie manewrów z pojazdami kolejowymi wagonami zawierającymi towary niebezpieczne	32
8.4.	Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznic	33
8.5.	Charakterystyka towaru niebezpiecznego przewożonego na bocznic oraz sposób wyładunku tego towaru	33
8.6.	Wymagania związane ze szkoleniem pracowników z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych	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.	Nadzór techniczny nad utrzymaniem toru oraz jego okresowe sprawdzanie	36
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.	37
10.1.	WARUNKI BHP	37
10.2.	OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	38
10.3.	WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY	38
11.	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	39
11.1.	Wspólny Zakres Kompetencji	39
11.2.	Obowiązki pracownika nadzoru służb kolejowych	39
11.3.	Obowiązki kierującego manewrami	40
11.4.	Obowiązki prowadzącego pojazd trakcyjny	40
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM	41
12.1.	Zawiadomienie o zdarzeniu	42
12.2.	Zawiadomienie o zdarzeniu	42
13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ	44
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 Dziennik Ustaw 2020, poz. 1043 z dnia 15.06.2020r) wraz z późniejszymi zmianami;
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw Dz. U. z 2020 r. poz. 8. z dnia 03.01.2020r.);
3. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2020 poz. 1333 z dnia 07 lipca 2020);
4. Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 15 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 stycznia 2021 r. poz. 101
5. 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 z dnia 16 marca 2015 poz. 360) wraz z późniejszymi zmianami;
6. 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);
7. 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);
8. 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 wraz z późniejszymi zmianami;
9. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010r. w sprawie kierowania ruchem drogowym– Dziennik Ustaw Nr 123, poz. 840 z dnia 9 lipca 2010r.;
10. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI.2010.3.8 z 26 lutego 2010r.);
11. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212, z 2015 r.) wraz z późniejszymi zmianami;
12. Obwieszczenie ministra infrastruktury z dnia 8 listopada 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. 2019r. poz. 2373);
13. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych (teks jednolity Dziennik Ustaw 2021 poz. 756);
14. Regulamin dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID), Dziennik Ustaw z dnia 9 sierpnia 1985 r. Nr 34, poz. 158 z późniejszymi zmianami);

15. Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych Załącznik Nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);

16. 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,
- 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 Gdyni 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, Malteurop Polska Sp. z o.o. i GBT Sp. z o.o. oraz po zatwierdzeniu przez Zarząd Spółki ZMPG S.A., będą miały moc obowiązującą dla pracowników bocznic „Nabrzeże Bytomskie”, ewentualnych współużytkowników bocznic oraz podmiotów obsługujących bocznicę.

1.2. Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu

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

W regulaminie zamieszczono szczegółowy opis czynności i wykonywania prac związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na Bocznicach oraz w zakresie zabierania i wstawiania taboru kolejowego na tory będące w zarządzie PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Kanał Kaszubski, przez licencjonowanych przewoźników kolejowych lub inne podmioty obsługujące bocznicę (na podstawie odrębnych umów), będących jednocześnie uzupełnieniem postanowień instrukcji wewnętrznych bocznic 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 bocznic 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 Bocznicach 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 Kanał Kaszubski oraz regulaminów i instrukcji

zarządcy infrastruktury PKP PLKS.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

Bocznica kolejowa- Rejon Nabrzeże Bytomskie

Siedziba spółki: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
80-955 Gdańsk, ul. Zamknięta 18

W dalszej części regulaminu nazywana bocznica „NB”.

Bocznica eksploatowana jest na podstawie:

- Ustawy – Prawo Przewozowe z dnia 15 listopada 1984r. (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw Dz. U. z 2020 r. poz. 8. z dnia 03.01.2020r.);
- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o Transporcie Kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2020, poz. 1043 z dnia 15.06.2020r) wraz z późniejszymi zmianami,
- Świadectwa Bezpieczeństwa Bocznicy wydanego przez Prezesa UTK

Cała infrastruktura kolejowa bocznicy w rozumieniu art. 4 pkt 10a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym objęta jest statusem bocznicy kolejowej

1.4. Współużytkownicy bocznicy

Współużytkowników bocznica nie ma.

Tor nr 101 bocznicy jest jednocześnie torem dojazdowym do bocznicy MALTEUROP i GBT w Gdańsku. Obsługa tej bocznicy może się odbyć po wzajemnych uzgodnieniach pomiędzy użytkownikami tych bocznic.

1.5. Przeznaczenie bocznicy

Bocznica przeznaczona jest do odprawy wszelkiego rodzaju przesyłek wagonowych, głównie do przyjmowania i rozładunku/załadunku składów pojedynczych wagonów z węglem, koksem, rudą, złomem i innym towarem drobnicowym. Do zasadniczych czynności wykonywanych na bocznicy należy:

- przyjmowanie pojedynczych wagonów od przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznice oraz oględziny wagonów pod względem technicznym i handlowym podczas przyjmowania,
- podstawianie i zabieranie wagonów na i z punktów ładunkowych,
- dokonywanie czynności ładunkowych na wyznaczonych punktach,
- przygotowanie wagonów gotowych do zabrania po ukończeniu czynności ładunkowych,
- przekazywanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu.

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na bocznicy kolejowej „NB”, 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 boczniczy kolejowej ze wskazaniem miejsca odgałęzienia od linii kolejowej, z którą bocznicza jest połączona

Bocznicza kolejowa „NB” jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się od toru nr 2 stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Kanał Kaszubski linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4 – Gdańsk Port Północny w km 1,300 rozjazdem nr 24^a/b. Infrastruktura w zarządzie boczniczy bierze swój początek 10 metrów od wk6 usytuowanej w torze nr 101 stanowiący kilometr zerowy (0,000) boczniczy. Koniec boczniczy usytuowany jest na bramie w km. 0,374 wg. kilometracji toru nr 101.

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

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznicza nie posiada posterunków technicznych i stanowi jeden rejon manewrowy

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego

Operacje zdawania i odbierania pojazdów kolejowych na i z Boczniczy odbywają się na torze nr 101 w miejscu wcześniej uzgodnionym z podmiotem obsługującym 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 użytkowaniu boczniczy ZMPG S.A. Nabrzeże Bytomskie 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
101	ładunkowy zdaw.-odb.	Początek Boczniczy	Brama	374	Początek Boczniczy	Brama	374	18
Razem			374		374			18

Uwaga:

W długości użytecznej toru nr 101 zawierają się dwa przejazdy kolejowo- drogowe, których nie należy zajmować taborem odstawionym na postój. Przejazdy te nie należy zastawiać taborem 10 m.b. od skrajnej krawędzi tych przejazdów. Z tego tytułu pomniejszona została pojemność toru nr 101 boczniczy do 18 wagonów.

Przy uwzględnieniu nawierzchni szyn typu średniego, maksymalnego dopuszczalnego zużycia

pionowego i bocznego powierzchni bocznej szyn, maksymalnego rozstawu podkładów co 65cm i maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy po torach boczniczy, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś.

2.5. Pochylenie podłużne toru

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
101	od początku toru 10m w poziomie, następnie na odcinku 105m spadek 0,8‰ dalej do końca toru, tor w poziomie.	R _{min} -200m

2.6. Pojemność boczniczy

Ogólna i użyteczna długość torów bocznicowych wynosi 374m

Maksymalna pojemność boczniczy liczona w wagonach czteroosiowych przyjmując na jeden wagon długość 17m, jest sumą pojemności torów na które dozwolone jest odstawianie wagonów i wynosi 18 wagonów. Nie ma potrzeby uwzględniania rezerwy eksploatacyjnej.

2.7. Wykaz zwrotnic, wykolejnic i skrzyżowań torów

Nr rozjazdu/ wykolejn.	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania/ kto obsługuje	Rodzaj, typ, promień, skos, zamknięcie	Oświetlona	Uzależniona
1	2	3	4	5	6
24 ^a / _b (w zarządzie PKP PLK)	na tor. 24	ręczny / drużyna man.	Rkpd S 49 1:9 190	nie	Tak z Wk6
Wk 6 (w zarządzie PKP PLK)	nałożona		-		Tak z Rz 24 ^a / _b klucz u nastawniczego GKK

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Tor i rozjazd na terenie boczniczy nie posiadają izolacji torowej i zwrotnicowej. Rozjazd odgałęziający nr 24^a/_b w zarządzie PKP PLK uzależniony jest z Wk 6. Klucz od WK6 przechowywany jest u nastawniczego posterunku GKK Gdańsk Kanał Kaszubski i wydawany jest za pokwitowaniem drużynie manewrowej obsługującej bocznicę.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Na terenie boczniczy nie ma urządzeń srk. Rozjazd odgałęziający nr 24^a/b(PKP PLK) zamknięty jest na zamek zwrotnicowy. Klucz od tego rozjazdu znajduje się w zamku usytuowanym w Wk 6 i uwalniany jest po otwarciu tej wykolejnicy. Tor 101 nie posiada izolacji torowej.

2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

Na terenie boczniczy nie ma obiektów inżynieryjnych.

2.11. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn

Na terenie boczniczy, znajdują się następujące przejazdy kolejowo- drogowe:

- kat „A” w km 0,042

- kat „F” w km 0,129

Przejazd kolejowo-drogowy kat „A” osygnalizowany jest z obydwu stron, dla pojazdów drogowych, znakiem A30, T10 i G1c.

Przejazd kolejowo- drogowy kat „F” osygnalizowany jest z obydwu stron, dla pojazdów drogowych, znakiem G3 - krzyżami „św. Andrzeja” oraz znakiem A30, T10 i G1c.

Utrzymanie osygnalizowania przejazdów 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

Na terenie boczniczy znajduje się plac ładowniczy o powierzchni 5000m².

Do wykonywania czynności ładunkowych stosuje się mechaniczne urządzenia ładunkowe na pojazdach drogowych będących na wyposażeniu użytkownika boczniczy.

2.14. Wagi wagonowe

Bocznicza nie posiada wag wagonowych.

2.15. Bramy kolejowe

Na terenie boczniczy znajdują się brama kolejowa dwuskrzydłowa zamykająca wjazd na obszar boczniczy,

usytuowana w torze nr 101 w km 0,374 stanowiąca koniec toru boczniczy i jednocześnie punkt styku bocznicą MALTEUROP w Gdańsku.

Skrzydła bram posiadają zabezpieczenie przed samozamknięciem się w trakcie jazdy taboru.

Na bramach od strony zewnętrznej i wewnętrznej boczniczy znajdują się tarcze zatrzymania D1 "stój".

Otwieranie i zamykanie bramy należy do obowiązku wyznaczonych pracowników boczniczy.

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 boczniczy oraz na tukach należy tak utrzymywać tor, aby jego odkształcenia w planie i profilu nie powodowały przekroczenia obowiązującej skrajni budowli. Na boczniczy brak jest skrajników.

2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

W układzie torowym boczniczy nie ma semaforów i tarcz manewrowych.

Na terenie boczniczy zostały ustawione :

- wskaźniki W6b „Dać wielokrotnie sygnał baczność” – przed przejazdem kolejowo-drogowym kat. A w km 0,042,
- wskaźniki W6a „Dać sygnał baczność” - przed przejazdem kolejowo- drogowym kat. D w km 0,129,
- tarcze zatrzymania D1 „Stój” stosowane doraźnie w przypadku zamknięcia toru, czy wykonywania robót torowych, które uniemożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po danym torze

W układzie torowym boczniczy, 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.

Ponadto Zarządca boczniczy posiada na wyposażeniu jedną przenośną tarczę zatrzymania D 1 „STÓJ”, która służy do osygnalizowania toru nr 101 w całości lub jego części w przypadku wystąpienia usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego na obszarze boczniczy.

2.18. Urządzenia i środki trakcyjne

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

2.19. Tabor kolejowy własny lub dzierżawiony

Bocznicza 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 posterunku nastawczego stacji Gdańsk Kanał Kaszubski 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 komórkowa.

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

1. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą „NB” a stacją kolejową PKP PLK SA. Gdańsk Kanał Kaszubski następuje w sposób określony w Regulaminie technicznym posterunku „GKK” stacji kolejowej PKP PLK SA. Gdańsk Kanał Kaszubski.
2. Wagony przeznaczone na bocznicę oraz zdane z bocznic są pozostawiane lub zabierane przez licencjonowanych przewoźników kolejowych lub podmioty obsługujące bocznicę na torach wskazanych w pkt 2.3.
3. Pociągi z pojazdami kolejowymi przeznaczonymi na bocznicę kończą i rozpoczynają bieg na stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny i dalej torami komunikacyjnymi 101 lub 18 Gdańsk Port Północny- Gdańsk Kanał Kaszubski prowadzone są na stację Gdańsk Kanał Kaszubski.
4. Ruchy wszelkich pojazdów kolejowych od nastawni dysponującej GKK na tory bocznic winny odbywać się za wiedzą i zgodą nastawniczego posterunku GKK z zachowaniem postanowień instrukcji wykazanych w punkcie 1.1 niniejszego regulaminu oraz tego regulaminu.
5. Ustawiacz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, innego podmiotu obsługującego bocznicę lub ustawiacz bocznic zobligowany jest uzgodnić takie jazdy z nastawniczym posterunku GKK. Pobiera on od nastawniczego posterunku „GKK” za pokwitowaniem klucz od Wk 6(+), Następnie otwiera ją, wyjmując klucz od zamka trzpieniowego rozjazdu nr 24^a/b (+) i obsługuje ten rozjazd. O ułożonej drodze przebiegu powiadamia nastawniczego posterunku „GKK” oraz dokonuje właściwego ułożenia rozjazdu 24^c/d. Następnie nastawniczy zezwala poprzez podanie sygnału ręcznego „do mnie” lub „ode mnie” na wjazd grupy manewrowej na bocznicę lub zjazd takiej grupy z bocznic. Po upewnieniu się o prawidłowości ułożonej drogi przebiegu kierownik manewrów zarządza wjazd lub zjazd grupy manewrowej na tory lub z torów bocznic. Po zakończeniu pracy manewrowej rozjazd (wykolejnice) należy pozostawić w położeniu zasadniczym, tzn. przeciwwaga częścią koloru czarnego powinna być przełożona w kierunku do gruntu, a klucz od Wk6 zdać dyżurnemu ruchowi posterunku GKK
6. Pojazdy kolejowe podstawiane na bocznicę i zabierane z bocznic nie są grupowane.
7. Pojazdy kolejowe przeznaczone na tor bocznic są pchane, a zabierane ciągnięte z i na tory stacji Gdańsk Kanał Kaszubski
8. Na czas zajęcia bocznic tabor kolejowy jak i w czasie obsługi jej przez przewoźników kolejowych brak możliwości obsługi bocznic MALTEUROP i GBT w Gdańsku. Z tego tytułu jako pierwsze podstawia się tabor kolejowy na bocznicę MALTEUROP w Gdańsku następnie na bocznicę ZMPG „Nabrzeże Bytomskie”. Przy zabieraniu wagonów obowiązuje odwrotna kolejność obsługi bocznic.
9. W czasie obsługi bocznic przez grupy manewrowe należy:
 - ostrzec osoby pracujące w obrębie torów,
 - przerwać wszelkie prace ładunkowe,
 - odsunąć sprzęt i urządzenia poza skrajnię toru.

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. Dojazd do torów bocznicy następuje na zasadach ujętych w części 3 niniejszego regulaminu.
3. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod nadzorem kierującego manewrami, ustawiacza.
4. Kierujący manewrami wykonuje pracę samodzielnie lub za pomocą przydzielonych mu manewrowych, którzy razem stanowią drużynę manewrową.
5. Ustawiacz odpowiedzialny jest za bezpieczne, celowe i terminowe wykonanie pracy manewrowej.
6. Lokomotywa lub grupa manewrowa może być uruchomiona tylko na podstawie sygnałów przewidzianych Instrukcją wewnętrzną określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
7. Obsługa bocznicy odbywa się lokomotywą i drużyną manewrową zgodnie z regulaminem technicznym posterunku „GKK” stacji kolejowej PKP PLK SA. Gdańsk Kanał Kaszubski.
8. W sprawach ruchu kolejowego między stacją Gdańsk Kanał Kaszubski a bocznicą „NB”, obowiązują zasady przyjęte jak dla jazd manewrowych.
9. Kierownik manewrów zamierzoną jazdę na teren bocznicy i odwrotnie uzgadnia z nastawniczym posterunku GKK stacji Gdańsk Kanał Kaszubski.
10. 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 wykołowanie taboru lub też mogły być powodem wypadku;
 - czy z pod kół pojazdów kolejowych usunięto płozy lub inne przeszkody;
 - aby pojazdy kolejowe nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
11. Przy dojeżdżaniu do stojących pojazdów kolejowych należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących pojazdów kolejowych.
12. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie bocznicy mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.
13. Zdawanie i odbieranie pojazdów kolejowych przez przewoźnika kolejowego lub inny podmiot obsługujący bocznicę odbywa się na torze 101 bocznicy, w miejscu uprzednio ustalonym.
14. Pojazdy kolejowe podstawione na tor bocznicy muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem zgodnie z pkt. 5.12 niniejszego regulaminu.

4.2. Liczba obsług i czas ich wykonywania

1. Bocznicę może być obsługiwana tylko jednym pojazdem trakcyjnym przewoźnika kolejowego lub podmiotu zewnętrznego obsługującego bocznicę.
2. Podczas obsługi bocznicy zabronione jest wykonywanie jakichkolwiek czynności

manewrowych i innych przy taborze kolejowym.

3. Ilość i czas obsługa bocznicą 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 lub pojedynczymi grupami wagonów, a każde podstawianie lub zabieranie wagonów odbywa się na załączonym hamulcu zespolonym.
3. Dla każdego pociągu należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca pociągu nie jest mniejsza od wymaganej.
4. Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) pociągu obliczana się według wzoru:

$$M_{hw} = \frac{M_o \times P_w}{100}$$

gdzie:

M_o - masa ogólna w tonach,

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

5. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M^h) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

$$M_o = \frac{M^h \times 100}{P_w}$$

6. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a włączenie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, właściwy dyspozytor może zezwolić na zmniejszenie prędkości pociągu, o ile sytuacja ruchowa na to pozwoli. Dla określenia największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu w takim przypadku należy najpierw obliczyć posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu (P_R) według wzoru:

$$P_R = \frac{M^h \times 100}{M_o}$$

Jeżeli część składu jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, to masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. W przypadku gdy w części składu hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to -jeżeli w części składu pociągu na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej, pochylenia na szlakach nie przekraczają 10% o i część składu pociągu na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu pociągu - rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu pociągu na hamulcach zespolonych.

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 bocznic „NB” oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznic wszystkich rodzajów wagonów dopuszczonych do kursowania po torach PKP PLK S.A.

Na teren Bocznic nie dopuszcza się wjazdu oraz wykonywania pracy manewrowej lokomotywami parowymi, elektrycznymi oraz spalinowymi typu ciężkiego powyżej 80 ton, jak ST43, ST44, SM48, M62, JT42C itp. Do obsługi bocznic podwójna trakcja jest zabroniona.

Do obsługi bocznic podwójna trakcja jest zabroniona.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic

Bocznica 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 bocznic.

4.7. Ruch lokomotyw użytkownika bocznic po torach zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.

Nie dotyczy, Bocznica nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział bocznic na rejony manewrowe

Tory bocznic stanowią jeden rejon manewrowy. Tor zdawczo- odbiorczy 101 obsługiwany jest lokomotywą i drużyną manewrową licencjonowanego przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznice.

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic

Manewry należy wykonywać z prędkością bezpieczną, z zachowaniem należytej ostrożności, tak, aby nie ucierpieć ludzie, tabor, urządzenia ładunkowe i inne, a ładunek nie uległ uszkodzeniu lub przesunięciu. Z uwagi na warunki lokalne takie jak: przejazd kolejowo- drogowy w poziomie szyn, szybkość jazd manewrowych nie może przekraczać 10 km/h, za wyjątkiem spychania składu manewrowego przez przejazd kolejowo-drogowy, przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie gdzie prędkość ogranicza się do 5 km/h oraz dla przypadków dojazdu lokomotywy lub grupy manewrowej do stojących wagonów a także w czasie wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych prędkość ogranicza się do 3 km/h.

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

Na terenie bocznic 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 bocznic usytuowana jest z czoła lub z końca składu manewrowego w zależności od potrzeb związanych z obsługą bocznic.

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw

1. Podczas obsługi bocznic przez podmioty obsługujące bocznice 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.

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

1. Manewry przez przejazdy kolejowo- drogowe należy wykonywać ze szczególną ostrożnością. Maksymalna szybkość jazd przy przejeździe przez przejazd kolejowo- drogowy nie może być większa, jak 10km/h.
2. Przejazd grupy manewrowej lub pojazdu kolejowego z napędem przez przejazd kolejowo- drogowy odbywać się może wyłącznie pod osłoną drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę.
3. Osłona przejazdu kolejowego przy zamierzonej jeździe przez przejazd należy do obowiązków drużyny manewrowej - ustawiacza lub manewrowego na polecenie ustawiacza.
4. Ustala się następujące zasady jazd manewrowych przez przejazdy kategorii „A” i „F”:
 - 1) ruch kolejowy (manewrowy) przez przejazd kolejowo-drogowy wykonać dopiero po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdów kolejowych. Należy przy tym przestrzegać następujących zasad:
 - a) należy zatrzymać pojazdy kolejowe przed wjazdem na przejazd, następnie wstrzymać ruch drogowy,
 - b) 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"/,
 - c) zatrzymanie ruchu drogowego w porze nocnej odbywa się przez poruszanie (pionowo) uniesionej w górę latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego,
 - d) przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd drogowy należy dawać sygnał „BACZNOŚĆ” , bacznie obserwować przejazd, tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy, natychmiast zatrzymać tabor,
 - e) w razie pchania taboru kolejowego dodatkowo na pierwszym pojeździe kolejowym

powinien znajdować się manewrowy, lub też poprzedzać go podając odpowiednie sygnały ostrzegawcze, tzn. sygnał „STÓJ” dla pojazdów drogowych oraz sygnał „DO MNIE”, na podstawie którego uruchamiana jest jazda grupy manewrowej lub pojazdu kolejowego z napędem luzem.

- 2) Należy niezwłocznie przerwać manewry celem przepuszczenia pogołowia 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.

5.10. 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.

5.11. Układanie dróg przebiegu dlajazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

Zwrotnice odgałęziającą rozjazdu nr 24^a/b oraz wykolejnicę Wk 6 w zarządzie PKP PLK nastawia drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę.

Po wykonaniu pracy manewrowej zwrotnice rozjazdu nr 24^a/b i Wk6 powinny być przestawione do położenia zasadniczego i zamknięte na klucz.

Za prawidłowe nastawienie zwrotnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje.

Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborom.

Drużyna manewrowa winna zwracać uwagę czy zwrotnice dla manewrującego taboru są właściwie nastawione i czy tabor skierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.

5.12. 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 bocznic należy używać uniwersalnych płozów hamulcowych typu PL-3 malowanych na kolor pomarańczowy.

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 klocków 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.

Płozy hamulcowe przeznaczone do zabezpieczenia wagonu przed zbiegnięciem winny znajdować się na ławie płozowej.

Wszystkie płozy hamulcowe powinny być pomalowane na kolor pomarańczowy i odciskane symbolem „NB” z jednej strony i numerem kolejnym płozu z drugiej strony.

Do eksploatacji zgodnie z potrzebami należy wydać 2 sztuki płozów ponumerowanych kolejno od 1 do 2.

W przypadku zużycia lub uszkodzenia płozu podlega on wymianie. Płóz wymieniony, nowy należy opisać numerem płozu wycofanego z użytkowania.

Po zakończonej pracy manewrowej wszystkie płozy należy pozbierać i umieścić na ławie płozowej. Za właściwą gospodarkę płozami hamulcowymi na Bocznic, ich oznaczenie, pomalowanie i wymianę odpowiada osoba wyznaczona przez kierownictwo spółki. Osoba ta odpowiada również za wymianę uszkodzonych płozów po każdorazowym zgłoszeniu przez kierującego manewrami.

Płozy hamulcowe na terenie bocznic znajdują się na ławie płozowej na końcu toru 101.

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 Bocznic 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 bocznic.
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 bocznic, ustawiacz przewoźnika kolejowego powinien powiadomić o tym wyznaczonego pracownika bocznic.
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 bocznic mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznic należy:

- obsługa poszczególnych punktów ładunkowych,
- wykonywanie innych prac manewrowych w zależności od zaistniałych potrzeb.

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic

Na bocznic czynności ładunkowe są wykonywane w lokatach podanych w punkcie 2.13. regulaminu.

Dojazd do budowli i punktów ładunkowych, gdzie zatrudnieni są ludzie musi odbywać się ostrożnie. Przed zamierzonym dojazdem do miejsc ładunkowych ustawiacz powinien uprzedzić osoby zatrudnione przy czynnościach ładunkowych oraz zarządzić przerwanie wykonywania tych prac. Należy przy tym uważać, aby żaden z pracowników w czasie zabierania lub podstawiania taboru pod place ładunkowe nie znalazł się między wagonem a budowlą lub pojazdem itp. Przy podstawianiu lub zabieraniu wagonów spod budowli lub placu ładunkowego należy zachować jak największą ostrożność.

Obowiązkiem ustawiacza i pracownika nadzorującego czynności ładunkowe jest dopilnowanie by pracownicy zajęci za i wyładunkiem opuścili wagony i ustawili się poza skrajnią. Dopiero po stwierdzeniu, że ludziom oraz taborowi manewrowemu nie grozi żadne niebezpieczeństwo może

nastąpić obsługa placów ładunkowych. Przed zabraniem wagonów, ustawiacz musi sprawdzić, czy drzwi wagonów są należycie zamknięte i czy z wagonów nie wystają przedmioty mogące zaczepić o ludzi lub budowle.

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 bocznicy 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 zasłon przeciwsnieżnych w miejscach narażonych na zawianie śniegiem,
 - dostarczenie na wyznaczone miejsca odpowiedniej ilości piasku do posypywania rejonów objętych manewrami, dróg dojścia 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 i obsługi punktów ładunkowych

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 chwycić sprzęgu wagonowego za jego część końcową, lecz przy nakrętce. Sprzęg szybko zarzucić na hak i natychmiast cofnąć rękę.

5. po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu 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 bocznicy,
12. Każdy pracownik odpowiedzialny jest bezpośrednio za zachowanie bezpieczeństwa osobistego przy poruszaniu się po torach podczas wykonywania ruchu kolejowego.
13. Dojazdy do miejsc usytuowania budowli i punktów ładunkowych, gdzie zatrudnieni są ludzie, powinny być wykonane w sposób ostrożny. Przed dojazdem pojazdu kolejowego z napędem (lokomotywy manewrowej) lub składu manewrowego kierownik manewrów (ustawiacz) powinien:
 - zażądać odsunięcia od pojazdów kolejowych (taboru) sprzętu, urządzeń i materiałów poza skrajni i zwrócić uwagę, aby nikt nie chodził obok i pod pojazdami kolejowymi (wagonami) oraz aby nie przechodził przez pomosty na pojazdach kolejowych (wagonach);
 - sprawdzić czy pomiędzy pojazdami kolejowymi (wagonami) nie znajdują się ludzie;
 - sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie pojazdu kolejowego (taboru) lub jego wykoślenie
 - upewnić się, że stojące na torach ładunkowych pojazdy kolejowe (wagony) są odpowiednio zabezpieczone przed zbiegnięciem w momencie dojeżdżania pojazdu kolejowego z napędem (lokomotywy manewrowej) lub składu manewrowego.

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym

Wagony przeznaczone dla odbiorcy bocznic „NB” są podstawiane lokomotywą przewoźnika kolejowego na tor 101 bocznic „NB”.

Grupy wagonów lub pojedyncze wagony handlowe z przeznaczeniem dla bocznic, sprawdza i przyjmuje wyznaczony pracownik bocznic na podstawie wypełnionych wykazów zdawczych lub innych druków uzgodnionych z przewoźnikiem. Sprawdzenie i przyjęcie wagonów powinno być przeprowadzone sprawnie i szybko.

Przyjmujący wagony wyznaczony, upoważniony pracownik bocznic powinien zwrócić uwagę na:

- zgodność numerów wagonów z dokumentami przewozowymi;
- czy nie ma oznak zewnętrznych wskazujących na znamiona kradzieży.
- czy na wagonach krytych ładownych plomby są nienaruszone,
- czy wywietrzniki, luki są zamknięte,
- czy w ścianach bocznych, podłodze i dachu wagonu nie ma otworów nasuwających podejrzenia kradzieży ładunku,
- czy na wagonach odkrytych ładunek nie wskazuje śladów uszkodzenia albo czy nie grozi rozsypaniem,
czy są wszystkie kłonicie według liczby gniazd w pomoście wagonu oraz łańcuchy,
- czy przy wagonach nie ma uszkodzeń lub braków technicznych,
- czy są w komplecie sprzęgi hamulcowe, po dwa przy każdym wagonie,
- czy sprzęgła ciągło we, zderzaki, maźnice i widły maźnicze nie mają pęknięć, złamań lub uszkodzeń,

Wszelkie stwierdzone nieprawidłowości względnie braki należy odpisać na Wykazie zdawczym i w dalszej kolejności zgłasza ten fakt pracownikowi nadzoru służb kolejowych. Jeden egzemplarz Wykazu zdawczego zatrzymuje upoważniony pracownik przewoźnika (ustawiacz), a drugi przyjmujący ze strony bocznic wyznaczony upoważniony pracownik. Nieobecność pracownika bocznic (powyżej 2 godzin od momentu planowanej obsługi) jako przyjmującego wagony lub też niedopełnienie obowiązku dokładnego przyjęcia wagonów i przesyłek na torze zdawczo-odbiorczym, upoważnia pracownika przewoźnika do wpisu na Wykazie zdawczym adnotacji, że przedstawiciel bocznic był nieobecny. W tym przypadku odpowiedzialność za ujawnione później wady techniczne wagonów, braki lub uszkodzenia przesyłek ponoszą pracownicy bocznic.

Z chwilą przyjęcia i pokwitowania wagonów ochrona przesyłek przed uszkodzeniem lub kradzieżą oraz odpowiedzialność za ujawnione później braki lub uszkodzenia techniczne wagonów przechodzi na pracowników bocznic „NB” z wyłączeniem uszkodzeń ujętych na wykazie zdawczym.

7.2. Przekazywanie wagonów z bocznic

Po zakończeniu czynności ładunkowych pracownik nadzorujący za lub rozładunek winien

sprawdzić, czy wagony zostały należycie przygotowane pod względem handlowym do przekazania przewoźnikowi kolejowemu.

Wagony po wyładunku lub załadunku pracownik Bocznic spisuje na „Zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania”,

Na podstawie „Zawiadomienia...” przedstawiciel przewoźnika (ustawiacz) w obecności wyznaczonego upoważnionego pracownika Bocznic sprawdza zdadność wagonów pod względem technicznym i handlowym do ich przyjęcia,

Wagony, które nie spełniają warunków do przyjęcia ustawiacz przewoźnika pozostawia na torach zdawczo- odbiorczych. Stwierdzone nieprawidłowości dyskwalifikujące przyjęcia wagonu do przewozu ustawiacz odnotowuje na „Zawiadomieniu...”.

Dalsze szczegóły dotyczące dodatkowych czynności czy sporządzania dodatkowych druków zawiera umowa z określonym przewoźnikiem kolejowym.

7.3. Reklamacje w stosunku do przewoźnika

Czynności reklamacyjne w stosunku do Przewoźnika mają swoją podstawę tylko wówczas, gdy zostaną dopełnione wcześniej wymogi prawidłowego wypełnienia druków „Wykazów zdawczych” i „Zawiadomień o wagonach gotowych...” oraz o ile druki te będą zawierały komplet podpisów pracowników bocznic i przewoźnika. Zasady reklamowania zostały zawarte w treści Prawa Przewozowego i są prowadzone z ramienia bocznic przez wyznaczonego pracownika bocznic.

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 wypełnia się zgodnie z regulaminem RID dział 5.4 oraz punkt 1.4.2.1.1 RID.

B. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR)

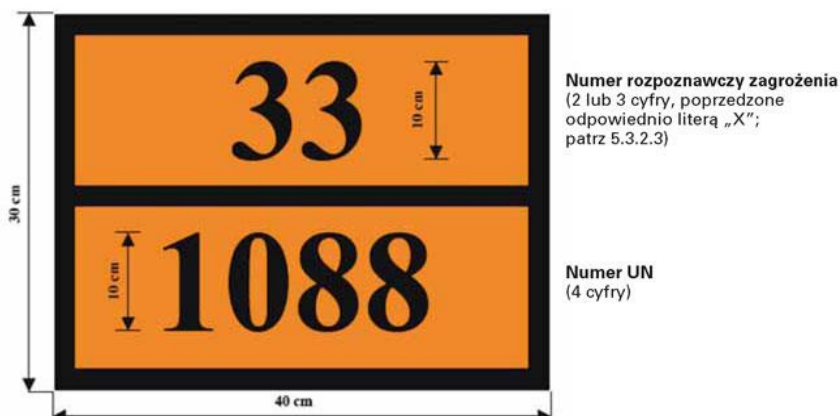
Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka jest to grupa towarów wyodrębniona z towarów niebezpiecznych, które użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, tj. do celów terrorystycznych mogą spowodować poważne skutki, takie jak liczne ofiary, masowe zniszczenia lub szczególnie w przypadku klasy 7, masowe zakłócenia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

Zgodnie z postanowieniami RID/Załącz. 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

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, które były wymagane dla ostatniego ładunku dotyczy również przewozu próżnych, nieoczyszczonych, nieodgazowanych i nieodkażonych cystern stałych, cystern odejmowalnych, pojazdów-baterii, kontenerów-cystern, cystern przenośnych, MEGC i MEMU oraz próżnych nieoczyszczonych i nieodkażonych pojazdów i kontenerów do przewozu luzem.
3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych, oczyszczonych wagonów po materiałach niebezpiecznych, cystern stałych, cystern odejmowalnych, pojazdów-baterii, kontenerów-cystern, cystern przenośnych, MEGC i MEMU oraz pojazdów i kontenerów do przewozu luzem nadawca zobowiązany jest do usunięcia lub zasłonięcia tablic identyfikacyjnych i dużych nalepek ostrzegawczych. Zakrycie powinno być zrealizowane w taki sposób, aby było całkowite i skuteczne po 15 minutach przebywania w ogniu
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. Duże 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

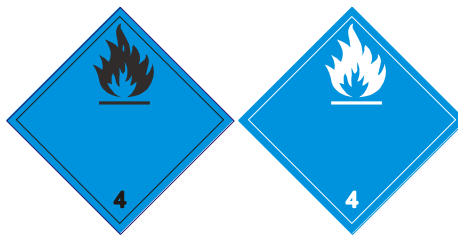
Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

Zagrożenie klasy 4.3

Materiały wydzielające w zetknięciu
z wodą gazy palne



(Nr 4.3)

Zagrożenie klasy 5.1

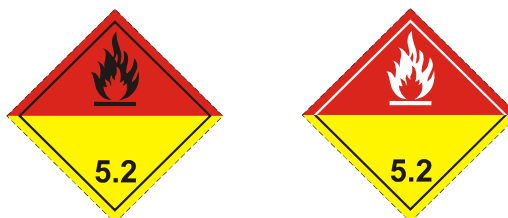
Materiały utleniające



(Nr 5.1)

Zagrożenie klasy 5.2

Nadtlenki organiczne



(Nr 5.2)

Zagrożenie klasy 6.1

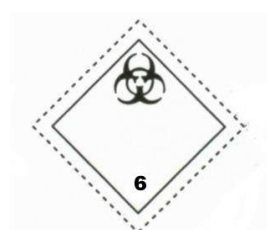
Materiały trujące



(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)

Zagrożenie klasy 8

Materiały żrące



(Nr 8)



(Nr 7E)

Materiały rozszczepialne klasy 7

Zagrożenie klasy 9

Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

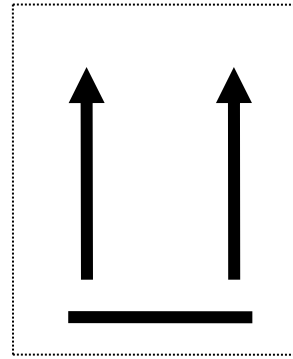
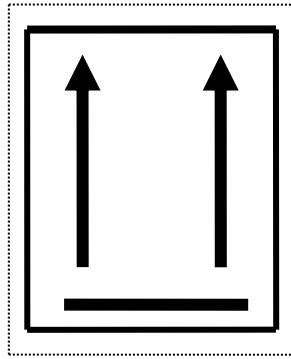


(Nr 9)

(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 oraz urządzenia i przyrządy zawierające ciekłe towary niebezpieczne, jeżeli wymagane jest zapewnienie dla ciekłych towarów niebezpiecznych aby pozostawały w określonej pozycji powinny być czytelnie oznakowane strzałkami kierunkowymi wskazującymi prawidłowy kierunek ustawienia przesyłki. Oznakowanie to powinno być naniesione na dwóch przeciwległych pionowych bokach sztuki przesyłki, a groty strzałek powinny być skierowane ku górze. Oznakowanie powinno być prostokątne i na tyle duże, aby odpowiednio wielkości do sztuki przesyłki było wyraźnie widoczne. Naniesienie prostokątnej ramki wokół strzałek jest nieobowiązkowe. Dwie strzałki czarne lub czerwone na białym lub innym, odpowiednio kontrastującym tle. Prostokątna ramka wokół strzałek jest nieobowiązkowa. Strzałki kierunkowe nie są wymagane na: (a) opakowaniach zewnętrznych zawierających naczynia ciśnieniowe, z wyjątkiem naczyń kriogenicznych; (b) opakowaniach zewnętrznych zawierających towary niebezpieczne w opakowaniach wewnętrznych o pojemności nie większej niż 120 ml, jeśli pomiędzy tymi opakowaniami a opakowaniem zewnętrznym znajduje się materiał absorpcyjny w ilości wystarczającej do wchłonięcia całej zawartości ciekłej; (c) opakowaniach zewnętrznych zawierających materiały zakaźne klasy 6.2 w opakowaniach pierwotnych o pojemności nie większej niż 50 ml; (d) sztukach przesyłki zawierających materiały promieniotwórcze klasy 7,(e) opakowaniach zewnętrznych zawierających przedmioty, które pozostają szczelne we wszystkich położeniach (np. termometry z alkoholem lub rtęcią i aerozolem); lub (f) opakowaniach zewnętrznych zawierających towary niebezpieczne w hermetycznie zamkniętych opakowaniach wewnętrznych o pojemności nie większej niż 500 ml każde



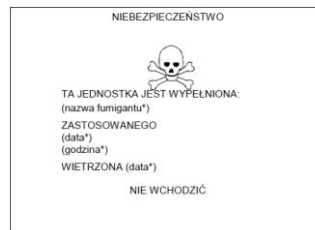
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze.



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.

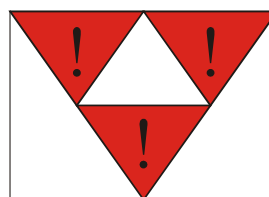


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

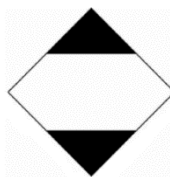
Ostrożnie przetaczać



(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.
5. Każdy wagon, kontener wielki, cysterna przenośna lub pojazd drogowy zawierający materiały lub przedmioty klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 1, 1.5 lub 1.6, powinien być oddzielony w tym samym składzie pociągu odległością ochronną od wagonów, kontenerów wielkich, cystern przenośnych, kontenerów-cystern, MEGC lub pojazdów drogowych oznakowanych dużymi nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 lub pojazdów drogowych, dla których

dokument przewozowy wskazuje, że zawierają one sztuki przesyłek oznakowane nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2. Wymaganie tej odległości ochronnej jest spełnione, jeżeli odległość pomiędzy tarczami zderzaków wagonu lub ścianą czołową kontenera wielkiego, cysterny przenośnej lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego a tarczami zderzaków innego wagonu lub ścianą czołową innego kontenera wielkiego, cysterny przenośnej, kontenera-cysterny, MEGC lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego:

- a) wynosi nie mniej niż 18 m, lub
 - b) jest zajęta przez nie mniej niż 2 wagony dwuosiowe lub jeden wagon cztero- lub więcej osiowy.
6. Prędkość jazd manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym z uwagi na krótkie odcinki torów, występujące spadki i inne utrudnienia na bocznicach nie może przekraczać 5 km /godz.
 7. Wykonywanie manewrów na bocznicach realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.
 8. 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 bocznic

Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznic, realizowane są na podstawie Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2021 poz. 756 **oraz RID**). Do zadań doradcy należy w szczególności:

- sporządzenie raportu powypadkowego dla uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych, na rzecz którego wykonuje zadania doradcy, jeżeli w związku z przewozem towarów niebezpiecznych doznali szkody ludzie, majątek lub środowisko.
- 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.

8.5. Charakterystyka towaru niebezpiecznego przewożonego na bocznicach oraz sposób wyładunku tego towaru

1. Na terenie bocznic „NB” realizowany jest przejazd pojazdów kolejowych oraz prowadzone są prace ładunkowe z towarem niebezpiecznym tj. z nawozami na bazie azotanów amonowych.
2. Nawozy na bazie azotanów amonowych są materiałami niebezpiecznymi i muszą być transportowane jako „Materiał utleniający” klasy 5.1. Numer UN: 2067
3. Zagrożenie ze strony przewożonych towarów w normalnych warunkach eksploatacji nie występuje. W sytuacji awaryjnej, mogą pojawić się m.in. następujące zagrożenia:
Ze względu na właściwości fizykochemiczne:
 - mogą powstawać zapalne lub wybuchowe mieszaniny par z powietrzem.Ze względu na zagrożenie dla zdrowia:
 - produkty rakotwórcze;
 - produkty szkodliwe.Ze względu na zagrożenie dla środowiska:
 - produkty zagrażające środowisku.

8.6. Wymagania związane ze szkoleniem pracowników z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych

1. Pracownik bocznicz „NB”, biorący udział w przewozie towarów niebezpiecznych, podlegają przeszkoleniu przez doradcę ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznicz, w zakresie wymagań związanych z takim przewozem.
2. Uczestnik szkolenia powinien zostać zapoznany z:
 - treścią właściwych przepisów i instrukcji;
 - klasyfikacją towarów niebezpiecznych i zagrożeniami wynikającymi z poszczególnych klas;
 - zasadami znakowania przesyłek z towarami niebezpiecznymi;
 - postępowania w sytuacjach krytycznych;
 - treścią zawartą w planach zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka;
 - procedurami informowania i przeciwdziałania zagrożeniom.

Podstawą do przeprowadzenia szkolenia jest program szkolenia opracowany przez doradcę ds. przewozu towarów niebezpiecznych zatwierdzony przez zarząd spółki ZMPG S.A.

Dokumentacja szkolenia powinna być przez pracodawcę przechowywana i udostępniana na żądanie pracownika.

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 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 zarządca boczniczy obowiązany jest wyznaczyć pracownika z kwalifikacjami wymaganymi do wykonywania tych czynności zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 15 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 stycznia 2021 r. poz. 101).

Okresowe sprawdzanie torów, należy do zarządcy boczniczy. Zarządca boczniczy może zlecić wykonywanie tych czynności a także badanie boczniczy osobom lub instytucjom posiadającym odpowiednie kwalifikacje wymagane prawem budowlanym.

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:

- należyście osłonić miejsce robót przez wystawienie w osi toru przenośnej tarczy zatrzymania D 1 "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 boczniczy 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 tarczę zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. Użytkownik boczniczy ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie przewoźnika kolejowego lub inne podmioty obsługujące bocznicę oraz nastawniczego posterunku GKK stacji Gdańsk Kanał Kaszubski.

9.4. Nadzór techniczny nad utrzymaniem toru oraz jego okresowe sprawdzanie

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

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

10.1. WARUNKI BHP

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

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

Odpowiedzialnym za stan BHP na bocznicach 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 taboru,
 - sprzęganiu i rozprzeganiu 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 TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY

Pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej na punkcie ładunkowym oraz przy utrzymaniu toru muszą posiadać wymaganą kategorię zdrowia oraz egzaminy kwalifikacyjne na właściwe stanowisko zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 15 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 stycznia 2021 r. poz. 101.

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 ostonięcia 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,
 - tolerowania pełnienia dyżuru przez nietrzeźwych pracowników,
 - nie zgłaszania 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 bocznic „NB” 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 bocznicz.

- 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 Bocznicz.

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,
- podstawić wagony na tor zdawczo- odbiorczy,
- dopilnować zabezpieczenia taboru na torze przed zbiegnięciem,
- dopilnować, aby sprzęgi śrubowe i węże hamulcowe były podwieszone na wspornikach,
- w razie wypadku z pracownikiem podczas wykonywania manewrów powinien natychmiast zawiadomić swojego przełożonego oraz osobę odpowiedzialną za prace bocznicz kolejowej.

11.4. Obowiązki prowadzącego pojazd trakcyjny

Do obowiązków kierującego pojazdem trakcyjnym w zakresie transportu kolejowego należy:

- wykonywanie poleceń ustawiacza związanych z pracą pojazdu trakcyjnego.

W czasie pracy powinien obserwować:

- sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
- prawidłowe nastawienie zwrotnic, wy kolejnic 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.

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

Zdarzenie - poważny wypadek, wypadek lub incydent na liniach kolejowych lub bocznic 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.

Bocznica 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 bocznicy, 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 bocznicy powinien natychmiast zgłosić bezpośredniemu przełożonemu każdy wypadek kolejowy na bocznicy, w którym:
 - uległ wykołaceniu lub uszkodzeniu tabor Przewoźnika kolejowego,
 - uległ wykołaceniu lub uszkodzeniu inny tabor,
 - uszkodzono urządzenia bocznicy, pozostające w związku z jazdą taboru,
 - zajęto skrajnię sąsiedniego toru,
 - uległ wypadkowi pojazd kołowy w obrębie Bocznicy w związku z jazdą taboru,
3. Jeżeli o spowodowanie wypadku podejrzani są pracownicy przewoźnika, lub pracownicy przewoźnika są ofiarami wypadku lub wykołaceniu czy uszkodzeniu uległ tabor kolejowy to należy powiadomić o powyższym przewoźnika.
4. Zgłaszając zdarzenie na terenie bocznicy należy podać jego miejsce, czas, opis i jego skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

12.2. Zawiadomienie o zdarzeniu

Pracownik służb kolejowych, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu powinien:

- wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach albo poszkodowani,
 - wezwać państwową straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej,
 - a w szczególności w przypadku:
 - o uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - o pożaru lub wybuchu,
 - o zawalenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - o wykołaceniu wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - o 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,
 - 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 niezwłoczne udać się na miejsce zdarzenia.
2. O wypadku powinien również niezwłocznie powiadomić:
 - 1) pracownika nadzoru służb kolejowych bocznicy,
 - 2) członków komisji kolejowej ujętych w wykazie osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej na bocznicach ZMPG S.A.

- 3) Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Gdańsku 📞 572 591 125, zdarzenia@utk.gov.pl.
- 4) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych 📞 510 126 711
– 📞 22 630 14 33, 📠 22 630 14 39, pkbwbk@mswia.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 opóźniać zgłoszenia.

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 58 737 99 05

PKP PLK S.A.

Gdańsk Kanał Kaszubski nastawniczy GKK	58 - 721 35 48
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. opracowano w 7-iu jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Zarząd Portu Morskiego Gdańsk | - 1 egzemplarz; |
| 2. UTK | - 1 egzemplarz; |
| 3. PKP PLK S.A. ZLK w Gdyni | - 2 egzemplarze; |
| 4. Malteurop Polska Sp. z o.o. | - 1 egzemplarz; |
| 5. Gdański Terminal Masowy (GBT) Sp. z o.o. | - 1 egzemplarz; |
| 6. Przewoźnik obsługujący bocznice | - 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 bocznice.

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 pkt. 16 Regulaminu.

15. SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.

Lp.	Nr str.	Dotyczy rozdziału, podrozdz.	Treść wniesionej zmiany, uzupełnienia	Obowiązuje od dnia	Data i podpis wprowadzającego zmiany	Data i podpis przyjmującego o do wiadomość
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.

**16. POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ
REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ.**

				Podpis pracownika
Lp.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Data	
1.	2.	3.	4.	5.

17. ZAŁĄCZNIK NR 1 - PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ

