



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK SA

# REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Rejon „Chemiki oraz Nabrzeża  
Przemysłowego przy stacji  
PKP PLK Gdańsk Port Północny”

Uzgodnił:

**DYREKTORA**  
d/s Eksploatacyjnych

*Marek Szulkowski*

dnia 11.06 2016 r.

  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
Stacja Linii Kolejowych w Gdyni  
ul. Piłsudskiego 24

Zatwierdził:

**WICEPREZES ZARZĄDU**  
DS. FINANSOWYCH

*Jerzy Melaniuk*

dnia 02.06 2016 r.

*Bożena Janowska*

Regulamin sporządzono w pięciu jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 47 stron

<b>1.</b>	<b>POSTANOWIENIA OGÓLNE .....</b>	<b>5</b>
1.1.	PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU.....	5
1.2.	CEL OPRACOWANIA I ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU.....	6
1.3.	NAZWA I PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY.....	7
1.4.	WSPÓŁUŻYTKOWNICY BOCZNICY .....	7
1.5.	PRZEZNACZENIE BOCZNICY .....	8
1.6.	ZAKRES STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH.....	8
<b>2.</b>	<b>OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ .....</b>	<b>9</b>
2.1.	POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ ZE WSKAZANIEM MIEJSCA ODGAŁĘZIENIA OD LINII KOLEJOWEJ, Z KTÓRĄ BOCZNICA JEST POŁĄCZONA.....	9
2.2.	OKRĘGI NASTAWCZE I POSTERUNKI RUCHU ORAZ ICH OBSADA .....	9
2.3.	LOKALIZACJA PUNKTU ZDAWCZO – ODBIORCZEGO .....	9
2.4.	TORY BOCZNIKOWE, ICH UKŁAD, NUMERACJA, PRZEZNACZENIE, DŁUGOŚĆ OGÓLNA I UŻYTECZNA .....	9
2.5.	POCHYLENIE PODŁUŻNE TORU .....	10
2.6.	POJEMNOŚĆ BOCZNICY.....	11
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 SZYNY .....	12
2.12.	OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ .....	13
2.13.	PUNKTY ŁADUNKOWE, URZĄDZENIA ŁADUNKOWE .....	13
2.14.	WAGI WAGONOWE.....	13
2.15.	BRAMY KOLEJOWE .....	14
2.16.	SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU, SKRAJNIKI.....	14
2.17.	SYGNAŁY, WSKAŹNIKI I TABLICE .....	14
2.18.	URZĄDZENIA I ŚRODKI TRAKCYJNE .....	15
2.19.	TABOR KOLEJOWY WŁASNY LUB DZIERŻAWIONY .....	15
2.20.	ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI.....	15
<b>3.</b>	<b>ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....</b>	<b>16</b>
<b>4.</b>	<b>WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY .....</b>	<b>18</b>
4.1.	PODSTAWIANIE WAGONÓW NA BOCZNICĘ .....	18
4.2.	LICZBA OBSŁUG I CZAS ICH WYKONYWANIA .....	19
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
<b>5.</b>	<b>WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY .....</b>	<b>20</b>
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 .....	20
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 SZYNY .....	21
5.9.	DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZENIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WYŁĄCZENIA HAMULCÓW ZESPOLONYCH .....	21
5.10.	PRZETACZANIE TABORU KOLEJOWEGO SIŁĄ LUDZKĄ, PRZY UŻYCIU CIĄGNIKÓW DROGOWYCH LUB PODCIĄGAREK WAGONÓW .....	21
5.11.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA JAZD MANEWROWYCH ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW .....	23

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej ZMPG S.A.  
 rejon „Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”

5.12.	ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM ORAZ GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYWANIE.....	23
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	24
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRACY MANEWRWEJ.....	24
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ.....	24
6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY.....	24
6.4.	PRACA MANEWRWA W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH .....	25
6.5.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRWEJ.....	25
6.6.	OBSŁUGA ZAŁADOWNI WAGONÓW .....	25A
6.7.	ZAŁADUNEK WAGONÓW W RELACJI POJAZD KOŁOWY -WAGON LUB SUWNICĄ SB-5.....	25c
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO .....	26
7.1.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM .....	26
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW Z BOCZNICY .....	27
7.3.	REKLAMACJE W STOSUNKU DO PRZEWOŹNIKA .....	27
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH .....	28
8.1.	OGÓLNE WARUNKI PRZEWOZU PRZESYŁEK NIEBEZPIECZNYCH.....	28
8.2.	WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO .....	29
8.3.	PROWADZENIE MANEWRÓW Z POJAZDAMI KOLEJOWYMI WAGONAMI ZAWIERAJĄCYMI TOWARY NIEBEZPIECZNE....	34
8.4.	ZADANIA DORADCY DS. PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH BOCZNICY.....	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.	OGŁĘDZINY 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 PRZECIWPÓŻAROWA .....	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
11.4.	OBOWIĄZKI PROWADZĄCEGO POJAZD TRAKCYJNY.....	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
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 Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z 20 października 2016 r. Dz.U. z 2016 r., 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 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 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie – Dziennik Ustaw Nr 151, poz. 987 z dnia rudnia 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 bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI.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.

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 Portu Morskiego Gdańsk, będą miały moc obowiązującą dla pracowników ZMPG S.A. zatrudnionych w rejonie bocznicy Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego oraz ewentualnych współużytkowników bocznicy oraz podmiotów obsługujących bocznicę.

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

Celem sporządzenia Regulaminu pracy bocznic 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 Bocznicie 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 bocznic

#### Bocznica kolejowa-

Rejon Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego  
przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny  
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.  
Gdańsku, ul. Zamknięta 18,  
80-955 Gdańsk

W dalszej części regulaminu nazywana bocznica rejon Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny w skrócie bocznica „RChP”.

Bocznica 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

niniejszego regulaminu oraz zawartych umów z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi:

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

### 1.4. Współużytkownicy bocznic

Współużytkowników bocznica nie ma. Dopuszcza się współużytkowanie jednorazowe lub terminowe bocznic, w tym przypadku wymagane jest zawarcie umowy pomiędzy Spółką

Zarząd Portu Morskiego Gdańsk, a przedsiębiorstwem deklarującym chęć współpracy (korzystania z usług i urządzeń) poprzez „Deklarację na współużytkowanie bocznicy”.

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**

Bocznicą przeznaczoną jest do odprawy wszelkiego rodzaju przesyłek wagonowych, głównie do przyjmowania i załadunku/rozładunku składów całopociągowych jak i pojedynczych wagonów. Do zasadniczych czynności wykonywanych na bocznicy należy:

- przyjmowanie składów całopociągowych i pojedynczych wagonów od przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę 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,
- formowanie grup zdawczych i przestawianie ich na tory zdawczo-odbiorcze,
- wykonywanie innych prac manewrowych wynikających z konieczności przemieszczania pojazdów kolejowych w obrębie bocznicy,
- przekazywanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu.

Bocznicą przystosowaną jest do pracy przez całą dobę.

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

Na bocznicę kolejową Spółki Zarząd Portu Morskiego Gdańsk, rejon Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny 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 Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny.” jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się od toru nr 149 stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny linii kolejowej nr 965 Wisła Most – Gdańsk Port Północny w km 2,653 rozjazdem nr 95. Bocznicą bierze swój początek od styku przediglicowego rozjazdu nr 94 usytuowanego w km 2,625 wg. km linii kolejowej nr 965

Układ torowy bocznic 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 stanowi jeden rejon manewrowy

### 2.3. Lokalizacja punktu zdawczo – odbiorczego

Operacje zdawania i odbierania pojazdów kolejowych na i z Bocznicą odbywają się na torach nr 141, 142, 144, 145, 148 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 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
137	żeberkowy	Pr 84	k.o.	113	Pr 84	Z-1	107	-
141	zdaw.-odb.	Pr 86	Pr 90	405	Ur 86	Pr 90	318	18
142	zdaw.-odb.	Pr 86	Śr 89	309	Ur 86	Ur 89 <sup>a</sup> / <sub>b</sub>	234	13
143	komunikacyjny	Pr 85	Śr 88	314	Ur 85	Ur 88 <sup>a</sup> / <sub>b</sub>	237	-
144	zdaw.-odb.	Pr 84	Pr 87	293	Ur 84	Pr 87	250	14
145	Komunikacyjny zdaw.-odb.	Pr 90	Pr 94	374	Pr 90	U 93	306	-
146	ładunkowy	Śr 89	Pr 91	360	Ur 89 <sup>c</sup> / <sub>d</sub>	U 91	284	16
147	ładunkowy	Śr 88	Pr 91	427	Ur 88 <sup>c</sup> / <sub>d</sub>	U 91	350	20



Regulamin Pracy Bocznicz Kolejowej ZMPG S.A.  
 rejon „Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”

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
148	zdaw.-odb.	Pr 87	Pr 92	543	Ur 87	Pr 92	453	26
Razem				3140		2543		107

Oznaczenie użytych skrótów:

pr	- początek rozjazdu	Z 1	- „Stój”
U	- ukres rozjazdu	k.o.	- kozioł oporowy
Śr	- środek rozjazdu krzyżowego		

**Uwaga:**

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 bocznicz, największy dopuszczalny nacisk osi pojazdu kolejowego na szynę wynosi 20 ton/oś.

**2.5. Pochylenie podłużne toru**

Tor nr	Położenie toru	Minimalny promień łuku
137	tor na całej długości w poziomie	prosta
141	od początku tor w poziomie na długości 444m, następnie do końca toru spadek 0,3‰	Rmin – 540m
142	od początku tor w poziomie na długości 140m, następnie spadek 2,5‰ na długości 33m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 600m
143	od początku tor w poziomie na długości 185m, następnie spadek 2,5‰ na długości 33m, dalej do końca toru tor w poziomie	Rmin – 600m
144	od początku tor w poziomie na długości 240m, następnie do końca toru spadek 2,5‰	Rmin – 590m
145	od początku toru spadek 0,3‰ na długości 143m, następnie tor w poziomie na długości 72m, dalej do końca toru spadek 0,4‰.	Rmin – 500m
146	tor na całej długości w poziomie	Rmin – 400m
147	od początku toru tor w poziomie na długości 63m dalej spadek 0,6‰ na długości 219m, następnie tor w poziomie na długości 64m, dalej do końca toru spadek 1,1‰.	Rmin – 340m
148	od początku toru tor w poziomie na długości 147m dalej spadek 0,6‰ na długości 219m, następnie tor w poziomie na długości 64m, dalej do końca toru spadek 1,1‰.	Rmin – 480m

**2.6. Pojemność bocznic**

Ogólna długość torów bocznicowych wynosi 3140m, w tym długość użyteczna torów bocznicowych wynosi 2543m.

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 107 wagonów. Do wyliczenia pojemności bocznic nie uwzględniono torów komunikacyjnych i żeberkowych.

Normalna pojemność bocznic, przy której można wykonywać prace eksploatacyjne w pełnym zakresie wynosi 60 % pojemności maksymalnej.

$$P_n = 107 \text{ wagonów} * 0,6 = 64 \text{ wagony}$$

Obowiązującą pojemnością bocznic jest pojemność normalna (eksploatacyjna) liczona w pojazdach kolejowych (wagonach) fizycznych, czyli wynosi ona 64 wagony.

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

Nr rozjazdu / wykolejn.	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania/ kto obsługuje	Rodzaj, typ, promień, skos	Oświetlona	Uzależniona
1	2	3	4	5	6
84	na tor nr 144	ręczny / drużyna manewrowa	Rz S 49 1:9 190 prawy	nie	nie
85	na rozjazd 86		Rz S 49 1:9 190 lewy		
86	na tor 141		Rz S 42 II 1:9 205 lewy		
87	na rozjazd 88 <sup>a</sup> / <sub>b</sub>		Rz S 49 1:9 190 lewy		
88 <sup>a</sup> / <sub>b</sub>	na tor 147		Rkpd S 42 1:9 205		
88 <sup>c</sup> / <sub>d</sub>	na tor 143		Rkpd S 49 1:9 190		
89 <sup>a</sup> / <sub>b</sub>	na tor 146		Rz S 49 1:9 190 prawy		
89 <sup>c</sup> / <sub>d</sub>	na tor 142		Rz S 42 II 1:9 205 lewy		
90	na tor 141		Rz S 42 II 1:9 205 prawy		
91	na tor 147				
92	na rozjazd 91				

Nr rozjazdu / wykolejn.	Położenie zasadnicze	Sposób nastawiania/ kto obsługuje	Rodzaj, typ, promień, skos	Oświetlona	Uzależniona
93	na tor 145	ręczny / drużyna manewrowa	Rz S 42 II 1:9 205 lewy	nie	nie
94	na rozjazd 93		Rz S 49 1:9 190 prawy		
95 (PKP PLK)	na rozjazd 94		Rz S 49 1:9 190 prawy		Tak z Wk430 klucz uwalniany po otwarcu wykolejnicy
WK 430 (PKP PLK)	nałożona		-		Tak z Rz 95 klucz u nast. post. „GP3”

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

Bocznicza swoim układem torowym stanowi jeden okręg (rejon manewrowy). Rozjazdy oraz Wk 430 obsługiwane są przez pracowników drużyny manewrowej obsługującej bocznice.

## 2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Rozjazd odgałęziający nr 95 zamknięty jest na zamek zwrotnicowy. Klucz od tego rozjazdu znajduje się w zamku umiejscowionym w Wk 430 i uwalniany jest po otwarciu tej wykolejnicy. Klucz od wykolejnicy Wk 430 znajduje się na nastawni GP3 i przekazywany jest za podpisem kierownikowi manewrów przewoźnika kolejowego.

Rozjazdy znajdujące się na boczniczy obsługiwane są ręcznie. Wskaźniki zwrotnicowe, tarcze zatrzymania D1 „Stój”, oraz tarcza zaporowa Z1 „Stój”, ustawiona przed kozłem oporowym są nieoświetlone.

Tory i rozjazdy nie posiadają izolacji torowej i zwrotnicowej, nie posiadają również uzależnień.

## 2.10. Kolejowe obiekty inżynieryjne

W km 0,000 (wg. kilometracji toru 145) nad torem nr 145 przechodzi kładka z kratownicą. Wysokość kładki mierzona od główki szyny wynosi 5,4m.

W km 0,044 (wg. kilometracji toru 145) przechodzi nad torami 147 i 148 oraz układem torowym „RChP”, taśmociąg do załadowni wagonów.

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

Na terenie boczniczy, nie ma przejazdów kolejowo- drogowych.

Tory boczniczy 143, 144, 145, 146, 147, 148 połączone są w sposób niekonwencjonalny z nawierzchnią drogową po której realizowany jest ruch kołowy (place ładunkowe). Z tego względu kierujący pojazdem kolejowym z napędem zobowiązany jest do podawania sygnału baczność przy realizacji przejazdów po tych torach. Dodatkowo przy pchaniu pojazdów

kolejowych obowiązują zasada poprzedzania spychanego składu przez pracownika drużyny manewrowej w odległości 20-30 metrów, ostrzegającego pieszych i pojazdy drogowe o ruchu taboru. W przypadku zauważenia przeszkody należy bezwzględnie zatrzymać grupę manewrową. Dalsza jazda następuje po jej usunięciu.

Dojazd do toru nr 145 bocznicy i dalej na pozostałe tory odbywa się przez przejazd kolejowo-drogowy w torze nr 305 w zarządzie PKP PLK kat „F” w km 2,320 wg. kilometraża linii kolejowej nr 965.

## 2.12. Oświetlenie bocznic 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 bocznic ze względu na jej oświetlenie nie ma.

Załadownia wagonów posiada dodatkowe oświetlenie, które jest załączane podczas wykonywania prac ładunkowych.

## 2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

Bocznica nie posiada magazynów.

Na międzytorzu torów nr 143 i 144, 147 i 148 oraz 145 i 146 znajdują się place ładownicze o powierzchni odpowiednio 900m<sup>2</sup>, 2100m<sup>2</sup> oraz 1690m<sup>2</sup>.

Nad torami nr 146 i 147 w km 0,044 (wg. kilometracji toru 145) usytuowana jest „załadownia wagonów” do załadunku /i ważenia/ wagonów fosforytami luzem i innymi ładunkami sypkimi luzem. Załadownia posiada dwa stanowiska /po jednym na torze nr 146 i 147/. Stanowisko nad torem nr 146 wyposażone jest w ruchomy okap do przykrywania wagonu w czasie jego załadunku. Okap umocowany jest do budynku załadowni w sposób zapewniający mu położenie poziome. Okap wyposażony jest w wewnętrzne osłony gumowe i wewnętrzne tkaninowe oraz zespół ssaw do odciągu powietrza. W okapie znajdują się 4 zsuwnie umożliwiające zasyp fosforytów luzem do wagonu. Okap wyposażony jest w urządzenia samoczynnie zatrzymujące go nad wagonem. Stanowisko nad torem nr 147 wyposażone jest w zasyp umożliwiający załadunek wagonów tzw. gruszek. Doprowadzenie ładunku do załadowni odbywa się przy pomocy przenośnika taśmowego o wydajności 500 t/godz. Na torach portowo-przeładunkowych bocznic „RChP”, przewidywane jest formowanie ładunków w jednostki workowane, w systemie big-bag. Technologię przeładunku jednostek workowanych w relacji pojazd samochodowy - wagon, przedstawiono w dalszej części regulaminu. Do wykonywania czynności ładunkowych jednostek workowanych, stosuje się mechaniczne urządzenia ładunkowe na pojazdach drogowych będących na wyposażeniu użytkownika bocznic.

## 2.14. Wagi wagonowe

Na torach nr 146 i 147 pod załadownią usytuowane są wagi wagonowe. Ich rozmieszczenie przedstawiono na planie schematycznym. Techniczno-eksploatacyjna charakterystyka obu wag przedstawia się następująco:

1. Producent - Masa Zenon Kolankowski.
2. Nośność / ton/ - 100
3. Ilość pomostów - 2
4. Długość pomostów /m/ - 16
5. Dopuszczalne obciążenie /ton/ - 200
6. Prześwit toru /mm/ - 1435

7. Szybkość przejazdu (km/h) - 5
8. Zdolność odczytu /kg/ -
9. Rozstaw osi skrajnych ważonych wagonów /max.m/ - 15

Pozostałe dane techniczno-eksploatacyjne znajdują się w dokumentacji technicznej obu wag.

Przez wagi z wyłączonym wagowskazem, mogą przejeżdżać wszystkie pojazdy dopuszczone do ruchu kolejowego o masie brutto nie przekraczającej dopuszczalnego obciążenia i przy prędkości nie przekraczającej 3 km/h.

Przed wskazanymi wagami ustawione są stałe wskaźniki Z 2wg „Wjazd dozwolony”. W przypadku wykonywania manewrów w torach nr 146 i 147 w czasie trwania operacji ważenia i/lub załadunku wagonów w zasypowni, kierujący manewrami wstrzymuje jazdę przez wagi i zezwala na jazdę na nie poprzez podawanie odpowiednich sygnałów ręcznych (Rm 4 „Stój”, Rm 1 „do mnie” lub Rm 2 „ode mnie”).

Wagę obsługuje wagowy. Wynik ważenia odnotowuje w prowadzonej książce wagowej oraz wewnętrznym druku sporządzanym na każdy wagon.

## 2.15. Bramy kolejowe

Na terenie bocznic nie ma bram kolejowych.

## 2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

Istniejąca skrajnia budowli na obszarze całej bocznicy 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 bocznicy oraz na łukach należy tak utrzymywać tor, aby jego odkształcenia w planie i profilu nie powodowały przekroczenia obowiązującej skrajni budowli.

Na bocznicy brak jest skrajników.

## 2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

W układzie torowym bocznicy nie ma semaforów i tarcz manewrowych.

Na terenie bocznic zostały ustawione :

- wskaźniki Wz 1-8 określające położenie zwrotnic rozjazdów pojedynczych i krzyżowych,
- wskaźniki ukresu W17 oznaczający miejsce do którego wolno zająć tor taborem,
- sygnał zamknięcia toru Z1 ustawiony z prawej strony toru nr 137 w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypyany piaskiem (poduszka piaskowa) przed kozłem oporowym tego toru.
- sygnały na wykolejnicy Wk430,
- tarcze zatrzymania D1 „Stój” stosowane doraźnie w przypadku zamknięcia toru, czy wykonywania robót torowych, które uniemożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po danym torze oraz na bramie ograniczającej wjazd na teren bocznicy.

W układzie torowym bocznicy, 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.

Na terenie bocznic są rozmieszczone tablice ostrzegawcze i informacyjne wskazujące na konieczność:

- 1) ostrożnego zachowania się osób będących w pobliżu torów;
- 2) zachowania bezpieczeństwa przeciwpożarowego;

## 3) zachowania bezpieczeństwa osobistego;

Ponadto Zarządca bocznicy posiada na wyposażeniu dwie przenośne tarcze zatrzymania D 1 „STÓJ”, które służą do osygnalizowania torów zamkniętych w całości lub w ich części w przypadku wystąpienia usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego na obszarze bocznicy.

**2.18. Urządzenia i środki trakcyjne**

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

Na międzytorzu torów nr 146 i 147 przed i za „załadownią wagonów”, zainstalowane są dwie przeciągarki z liną nawijaną na bęben.

Podstawowe dane techniczno eksploatacyjne przeciągarek są następujące:

Dotyczy :	Dane/Parametr	Uwagi
Obsługa przeciągarki	Dwuosobowa	Operator plus manewrowy
Przeciąganie wagonów	dwustronnie	
Długość nawijanej liny	150 m.	
Średnica nawijanej liny	16 mm	
Rodzaj liny	stalowa (sploty stalowe)	
Siła uciągu przeciągarki	1500 kG	
Szybkość nawijania liny	1,29 - 2,24 km/h	
Max. kąt pomiędzy liną a osią toru	30o	
Szer./dł./wys. przeciągarki	970/965/3200 mm	

**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 Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny a stacją kolejową PKP PLK SA. Gdańsk Port Północny następuje w sposób określony w działce nr 71 Regulaminu technicznego stacji kolejowej PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny.
2. Wagony przeznaczone na bocznicę oraz zdane z bocznic są pozostawiane lub zabierane przez licencjonowanych przewoźników kolejowych lub inne podmioty na torach wskazanych w pkt 2.3.
3. Ruch lokomotywy i jazdy grup manewrowych (zdawczych) między bocznicą, a stacją PKP Gdańsk Port Północny jest prowadzony na zasadach jazd manewrowych.
4. Realizacja przejazdu grupy manewrowej lub pojazdu trakcyjnego luzem z torów stacji Gdańsk Port Północny następuje po uzgodnieniu przez nastawniczego posterunku „GP3” takiej jazdy z wyznaczonym pracownikiem bocznicy oraz dyżurnym ruchu „GKK” stacji Gdańsk Kanał Kaszubski takiej jazdy. Fakt ten zobowiązani są odnotować w prowadzonych Dziennikach telefonicznych.
5. Przed podaniem sygnału „jazda manewrowa dozwolona” na wyjazd w kierunku bocznicy nastawniczemu posterunku „GP3” wydaje za pokwitowaniem w dzienniku telefonicznym kierownikowi manewrów klucze od wykolejnic WK430/95, które umiejscowione są na tablicy kluczowej tego posterunku. Kierownik manewrów po otrzymaniu sygnału zezwalającego na jazdę manewrową zezwala na uruchomienie grupy manewrowej i realizuje jazdę torem nr 305/149 do przejazdu kolejowo- drogowego w km 2,782 ul. Kujawska, gdzie następuje zatrzymanie składu, po wstrzymaniu ruchu kołowego na przejeździe kontynuując jazdę do rozjazdu nr 95. Po zatrzymaniu grupy manewrowej dokonuje obsługi zwrotnic jak i wykolejnicy 430, a następnie wjeżdża na wyznaczony tor bocznicy.
6. Przed wyjazdem grupy manewrowej z bocznicy kierownik manewrów sprawdza położenie rozjazdów oraz wykolejnicy 430 i zezwala na uruchomienie grupy manewrowej na tor 149/305. Po wyjeździe grupy manewrowej z bocznicy przywraca rozjazdy i Wk430 do położenia zasadniczego, zabierając klucze od wykolejnicy, następnie realizuje jazdę do przejazdu kolejowo- drogowego w km 2,782 ul. Kujawska, gdzie następuje zatrzymanie składu. Po wstrzymaniu ruchu kołowego na przejeździe kontynuując jazdę do tarczy manewrowej Tm 98 stacji Gdańsk Port Północny. Po wjeździe na stację Gdańsk Port Północny kierownik manewrów zdaje za pokwitowaniem w dzienniku telefonicznym nastawniczemu posterunku „GP3” pobrany wcześniej klucz od wykolejnicy.
7. Jeżeli pojazd kolejowy z napędem ma pozostać na bocznicy, to kierownik manewrów pobierający klucze zobowiązany jest po wjeździe tego pojazdu na tory bocznicy przywrócić rozjazdy i wykolejnice do położenia zasadniczego, a klucz od wykolejnicy WK 430/95 zdać nastawniczemu posterunku „GP3” za pokwitowaniem w dzienniku telefonicznym.
8. Jeżeli zaistnieje konieczność wyjazdu pozostawionego pojazdu kolejowego napędem z bocznicy na tory stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny, to fakt ten kierownik manewrów zgłasza nastawniczemu posterunku „GP3”, który uzgadnia taką jazdę z wyznaczonym pracownikiem bocznicy oraz dyżurnym ruchu „GKK” stacji Gdańsk Kanał Kaszubski. Fakt ten zobowiązani są odnotować w prowadzonych Dziennikach telefonicznych. Kierownik

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej ZMPG S.A.  
rejon „Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”

manewrów pobiera klucze od wykolejnicy Wk430/95 i udaje się na bocznicę gdzie obsługuje wykolejnice i rozjazdy. Dalsze postępowanie odbywa się analogicznie do przedstawionego w pkt.6

9. W czasie obsługi bocznic przez grupy manewrowe należy:
  - ostrzec osoby pracujące w obrębie torów,
  - przerwać wszelkie prace,
  - odsunąć sprzęt i urządzenia poza skrajnię toru;
10. Na czas obsługi bocznic ZMPG S.A. rejon Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny brak możliwości obsługi bocznic odgałęziających się od toru komunikacyjnego 149/305 Gdańsk Kanał Kaszubski- Gdańsk Port Północny GP3.



## 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 „RCHP”, 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 GPA stacji Gdańsk Port Północny oraz nastawniczym posterunku GP3 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 z pod 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 odbywa się na torach zdawczo- odbiorczych bocznicy w miejscach uprzednio ustalonych.
12. Pojazdy kolejowe pozostawione na torach bocznicy muszą być zabezpieczone przed zbiegnięciem zgodnie z pkt.5.12 niniejszego regulaminu.

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

1. Bocznic może być obsługiwana tylko jednym pojazdem trakcyjnym przewoźnika kolejowego, lub podmiotu zewnętrznego obsługującego bocznicę.
2. Podczas obsługi bocznic zabronione jest wykonywanie jakichkolwiek czynności manewrowych i innych przy taborze kolejowym.
3. Ilość i czas obsługa bocznic 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. Bocznic 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 bocznic „RCHP” 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 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 bocznic**

Bocznic 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.

Wszelkie jazdy w obrębie bocznic, oraz tory, po których mają one być realizowane Kierownik manewrów zobligowany jest uzgodnić z dysponentem zmianowym bocznic.

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

Nie dotyczy, Bocznic nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych.

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

### **5.1. Podział bocznicy na rejon manewrowe**

Tory bocznicy stanowią jeden rejon manewrowy. Tory zdawczo- odbiorcze bocznicy obsługiwane są pojazdem trakcyjnym i drużyną manewrową licencjonowanego przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę.

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

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

Prędkość jazd manewrowych ogranicza się do 5 km/godz. przy 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, przy przejeździe przez wagę, a także w czasie wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych.

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

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

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

1. Podczas obsługi bocznicy przez podmioty obsługujące bocznicę sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki należy do obowiązków drużyny manewrowej. 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- drogowy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn**

Nie dotyczy . Na terenie bocznic nie ma przejazdów kolejowo- drogowych oraz przejść dla pieszych.

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

Na bocznic manewry przy użyciu pojazdu trakcyjnego zasadniczo prowadzone są na załączonym hamulcu zespolonym. W przypadku wyłączenia 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**

1. Obsługa przeciągarki, należy do jej operatora oraz linowego. Przy pomocy przeciągarek można przetaczać wagony w ilości do 8 osi ładownych lub 16 osi próżnych.
2. Operator przeciągarki powinien posiadać ukończony kurs obsługi przeciągarek i uprawnienia do wykonywania czynności operatora. Ponadto powinien posiadać uprawnienia kolejowe do wykonywania czynności kierującego manewrami bez użycia szynowego pojazdu trakcyjnego (manewrowego lub ustawiacza).
3. Podczas pracy operator powinien:
  - uzyskać zgodę na wykonywanie manewrów na torze nr 146 lub 147 od obsługującego wagę,
  - współpracować z linowym, na którego sygnały uruchamia przeciągarkę,
  - manewrować wagonami tylko w granicach dozwolonych dla danego urządzenia,
  - zaczynać podciąganie wagonów dopiero po upewnieniu się, że wagon został zaczepiony, a linowy znajduje się poza zasięgiem naprężonej liny.
4. Operatorowi przeciągarki zabrania się:
  - opuszczać miejsce pracy bez zezwolenia bezpośredniego zwierzchnika,
  - przeciągać wagony, jeśli kąt odchylenia liny od osi przeciągarki jest większy niż 30°,
  - przeciągać wagony na torze w czasie, kiedy odbywa się inna praca manewrowa na bocznicy,
  - usuwać usterki i smarować przeciągarkę przy włączonym prądzie,

Regulamin Pracy Bocznicy Kolejowej ZMPG S.A.  
 rejon „Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”

- przebywać w czasie pracy pod okapami załadowni wagonów,
  - zezwalać na samodzielne obsługiwanie przeciągarek uczniom i kandydatom na operatorów jak również powierzać obsługiwanie przeciągarki innym nieupoważnionym osobom.
5. Przed rozpoczęciem pracy operator winien dokonać sprawdzeń stanu technicznego mechanizmów, liny, haka, sposobu zamocowania liny do bębna oraz sprawdzenia aparatury elektrycznej i uziemienia urządzeń.
  6. Zadaniem linowego jest przygotowanie wagonów do podciągania oraz zakładanie haka liny podciągowej do zaczepu wagonu. Linowy powinien posiadać uprawnienia kolejowe do wykonywania czynności manewrowego.
  7. Przed przystąpieniem do podciągania wagonów linowy wykonuje następujące czynności:
    - sprawdza czy tor kolejowy, po którym ma odbywać się podciąganie wagonów jest wolny,
    - nakazuje usunąć się wszystkim osobom, przebywającym w zasięgu pracy przeciągarki, a przede wszystkim liny,
    - przygotowuje zespoły wagonowe do podciągania i zwalnia hamulce poszczególnych wagonów,
    - rozłącza wagony przetaczanych razem zespołów wagonów, w takich ilościach, aby zespół nie posiadał większej ilości wagonów lub większy ciężar brutto niż dozwolone dla danego typu przeciągarki,
    - w każdym poszczególnym zespole wagonów, rozłącza sprzęgi śrubowe i hamulcowe, zakładając ja na haki i wsporniki,
  8. Po przygotowaniu grup wagonowych do podciągania linowy wykonuje następujące czynności:
    - zabezpiecza hak liny przeciągarki za uchwyt umocowany do ostojnicy lub czołownicy wagonu; przy haczeniu zwraca szczególną uwagę na właściwe ułożenie liny i prawidłowe zabezpieczenie haka; kąt zawarty między liną przeciągarki a osią toru, nie może być większy od 30°; niedopuszczalne jest haczenie liny przeciągarki do wagonów będących w ruchu,
    - linowemu nie wolno zaczepiać haka liny za stopnie wagonu, hak lub inne miejsce niż określone powyżej,
    - zabrania się zaczepiania haka liny przeciągarki za uszkodzone uchwyty wagonu,
    - w czasie przeciągania wagonów linowy powinien iść tuż za hakiem liny zaczepionej do wagonu /1m za hakiem/,
    - zabrania się przeciągać wagony liną przeciągniętą przez konstrukcje lub ostre przedmioty, ponieważ przeciągnięta przez nie lina może spowodować wypadek lub ulec uszkodzeniu,
    - przy zaczepieniu haka liny przeciągarki do wagonu linowy ustawia się po zewnętrznej stronie, tak aby lina przebiegała pomiędzy linowym a wagonem,
    - w czasie przeciągania wagonów linowy powinien zwracać szczególną uwagę, aby naprężona lina nie wspierała się o stopień wagonu,
    - po przeciągnięciu wagonów na miejsce przeznaczenia należy hak liny przeciągarki natychmiast odcepić od wagonu, a linę ułożyć wzdłuż toru kolejowego,
    - do zatrzymywania i zabezpieczenia przed zbiegnięciem wagonów należy używać płóz hamulcowych osadzonych na długich trzonkach; hamowanie lub blokowanie wagonów za pomocą desek, kawałków drewna lub innych przedmiotów oraz używanie płóz i klinów uszkodzonych jest zabronione.
  9. Po zakończeniu pracy linowy wspólnie z operatorem uporządkowują teren w zasięgu pracy przeciągarki oraz sprzęt pomocniczy. W porze zimowej usuwają śnieg, a teren oblodzony w zasięgu pracy przeciągarki posypują piaskiem. Po zakończeniu pracy operator zabezpiecza przeciągarkę przed przypadkowym jej uruchomieniem lub uruchomieniem przez osoby niepowołane.
  10. Praca przeciągarek sygnalizowana jest ciągłym czerwonym światłem.
  11. Prace manewrową na bocznicach można wykonać siłą ludzką na wszystkich torach bocznic. Nadzór nad tymi manewrami i kierowanie nimi należy do ustawiacza lub manewrowego, wyznaczonego przez ustawiacza, przy zachowaniu następujących zasad:
    - przetaczać można tylko pojedyncze wagony i tylko na torach o pochyleniu do 2,5‰,
    - szybkość przetaczanych wagonów powinna być tak regulowana, aby w razie potrzeby wagon mógł być natychmiast zatrzymany.
    - pracowników zatrudnionych doraźnie przy przetaczaniu wagonów należy uprzednio pouczyć o sposobie przetaczania i zachowania niezbędnych warunków ostrożności,
    - przy wykonywaniu manewrów siłą ludzką, pracownicy nie powinni znajdować się ani przed, ani za wagonami; nie wolno pchać wagonu za zderzaki idąc środkiem toru, ani ciągnąć przetaczanego wagonu; wagon należy popychać przy narożnikach idąc obok niego,

Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej ZMPG S.A.  
 rejon „Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”

- zabrania się ręcznego przesuwania wagonów w miejscach, gdzie odległość między wagonem a urządzeniem lub budowlą, wynosi mniej niż 1m,
- do pchania wagonu nie wolno używać kobiet ani dzieci,
- odległość między ręcznie przetaczanymi pojedynczymi wagonami nie może być mniejsza niż 20m,
- nie wolno uderzać w tabor w celu jego uruchomienia,
- w czasie przetaczania wagonu bez hamulca ręcznego, przed wagonem powinien iść pracownik z płozem hamulcowym, aby w każdej chwili móc zatrzymać wagon,
- w razie przetaczania wagonu z hamulcem ręcznym, na pomoście wagonu winien znajdować się manewrowy; nie jest wówczas wymagane poprzedzanie wagonu przez pracownika z płozem hamulcowym.

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

1. Rozjazdy na bocznic obsługiwane są ręcznie przez pracowników drużyny manewrowej.
2. Drogi przebiegu dla jazd manewrowych należy nastawiać w kolejności od zwrotnicy położonej najdalej od czoła grupy manewrowej w kierunku zamierzonej jazdy manewrowej.
3. Zabrania się jazdy taborom bezpośrednio za układającym drogę przebiegu.
4. Jeżeli tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać taboru. Jeżeli w tych okolicznościach nie ma widocznych uszkodzeń rozjazdu, należy kontynuować zjazd taboru do przodu, jeżeli nie ma innych przeszkód. Następny ruch na tym rozjeździe może nastąpić, jeżeli upoważniony pracownik dokona przeglądu zwrotnicy i uzna jej stan za dobry.
5. Po zakończeniu pracy manewrowej rozjazdy należy przywrócić do położenia zasadniczego.
6. 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 klocek hamulcowy.

Odstawione na postój wagony, bądź grupy wagonów po ukończeniu manewrów lub podstawione na punkt ładunkowy powinny być połączone sprzęgami śrubowym 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 ocechowane symbolem „RCHP” z jednej strony i numerem kolejnym płozu z drugiej strony.

Do eksploatacji zgodnie z potrzebami należy wydać 6 sztuk płozów ponumerowanych kolejno od 1 do 6.

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 umieszczonej w środkowym odcinku toru 146 od strony toru 147 w linii słupów oświetleniowych- 6 szt. 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 z pod kół wagonów usunięto płozy lub inne przeszkody;
  - aby wagony nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
6. Przed planowaną obsługą bocznicy, ustawiacz przewoźnika lub innego podmiotu obsługującego bocznicę powinien powiadomić o tym wyznaczonego pracownika bocznicy.
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 bocznicy mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym.

### **6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej**

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznicy należy:

- wykonywanie prac manewrowych w zależności od zaistniałych potrzeb.

### **6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznicy**

Na bocznicy 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 bocznic 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 dojazdu 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 (wagon) należy schylić się pod zderzakiem, następnie przekroczyć szynę trzymając się uchwytu. 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 bocznicach,
12. Każdy pracownik odpowiedzialny jest bezpośrednio za zachowanie bezpieczeństwa osobistego przy poruszaniu się po torach podczas wykonywania ruchu kolejowego.



## 6.6. Obsługa załadowni wagonów

1. Pojazdy kolejowe z torów zdawczo- odbiorczych z reguły w grupie po 3 do 5 wagonów, są pchane na tor nr 146, gdzie następuje ich załadunek. W trakcie załadunku sypacz sprawdza szczelność wagonu i ewentualnie doszczelnia go.
2. Załadunek wagonów „gruszek” odbywa się na torze nr 147 poprzez jeden zasyp do zbiornika wagonu a następnie do pozostałych zbiorników wagonu według dyspozycji wagowego,
3. W trakcie obsługi „załadowni” kierujący manewrami - ustawiacz, współpracuje ściśle z wagowym, który obsługuje ruchomy okap służący do przykrywania wagonu w czasie jego załadunku. Wagowy jednocześnie waży załadowany wagon.
4. Wagon podlegający załadunkowi i zważeniu przy podniesionym okapie, należy wolno (z prędkością do 3 km/h) wepchnąć na pomost wagi, ustawić na pomoście symetrycznie, rozłączyć od pozostałego taboru z którym należy odjechać poza pomost wagi. Wagon podstawiony na pomost w stanie statycznym zabezpiecza się hamulcem ręcznym. Podczas załadunku i ważenia, sprzęgi śrubowe muszą być podwieszane na hakach, a sprzęgi powietrzne na wspornikach.
5. Wagowy, po upewnieniu się, że wagon został wstawiony na pomost wagi i zabezpieczony przed przesunięciem, opuszcza okap. Okap wyposażony jest w urządzenie samoczynnie zatrzymujące go nad wagonem. Pomimo tego może zdarzyć się, że okap oprze się o ewentualnie wystające części wagonu. W czasie załadunku okap w żadnym punkcie nie może dotykać wagonu i w razie potrzeby wagowy winien go podnieść.
6. Po zakończeniu załadunku należy odczekać minimum 1 minutę, celem odciągnięcia powietrza z wagonu, po czym wagowy podnosi zsuwnie i okap. Po podniesieniu okapu, wagowy daje zezwolenie ustawiaczowi na pchanie wagonu spod załadowni w kierunku rozjazdu nr 91.
7. Po otrzymaniu zgody od wagowego, kierujący manewrami-ustawiacz, łączy pozostałą grupę taboru z załadowanym wagonem, usuwa ewentualne zabezpieczenia (uwalnia hamulec ręczny wagonu) i podaje sygnał do maszynisty polecając zepchnąć wagon poza pomost wagi wagonowej.
8. Kolejne załadowane wagony, spychane są w kierunku rozjazdu nr 91. Zabezpieczenia przed zbiegnięciem odstawionych wagonów, dokonuje ustawiacz.
9. Po załadowaniu grupy wagonów lokomotywa powraca na tory zdawczo odbiorcze, skąd zabiera kolejną grupę wagonów, która po załadunku pchana jest w kierunku rozjazdu nr 91.
10. „Załadownia wagonów” umożliwia załadunek jednego wagonu na torze nr 146 lub 147.
11. Podane wyżej zasady obsługi „załadowni wagonów” obowiązują także w razie zastosowania przeciągarek zamiast lokomotywy manewrowej. Obowiązki kierującego manewrami pełni operator przeciągarki. Operator przeciągarki tak organizuje przeciąganie wagonów, aby każdy załadowany i ważony wagon był odłączony od pozostałych wagonów oraz odłączony od liny przeciągarki i zabezpieczony przed zbiegnięciem przy pomocy płozów hamulcowych. Obowiązują również inne ograniczenia podane poniżej.
12. Za obsługę urządzenia zsykowego, rzetelność ważenia, utrzymanie wagi w czystości i sprawności oraz przestrzeganie przepisów ruchowych i zabezpieczenie wagi po pracy, odpowiada wagowy. Szczegółowe obowiązki wagowego związane z prawidłową eksploatacją i utrzymaniem, zawierają Instrukcje Obsługi i Konserwacji obsługiwanych urządzeń.

Regulamin Pracy Boczniczycy Kolejowej ZMPG S.A.  
rejon „Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”

13. Przed przystąpieniem do pracy, wagowy powinien sprawdzić, czy szyny toru dojazdowego i na pomoście wagi, są na jednakowej wysokości, czy posiadają ten sam prześwit toru i czy tory dojazdowe leżą w tej samej osi co szyny pomostu oraz czy szczeliny między pomostem i ramą wszędzie są jednakowe. Przed rozpoczęciem ważenia wagonów, waga winna być wytarowana.
14. W trakcie załadowywania i ważenia wagonów należy przestrzegać następujących zasad:
  - prędkość przejazdu pojazdów szynowych przez wagę, nie może przekroczyć 3 km/h,
  - niedopuszczalne jest obciążenie pomostu wagi pojazdem lub innymi przedmiotami o masie większej niż jej dopuszczalna nośność, jak również ważenie wagonów jeżeli długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu,
  - nie można używać płozów do wstrzymania biegu znajdujących się już na pomoście wagonów. Nie wolno hamować wagonu na pomoście wagi lecz wyhamować w pewnej odległości od pomostu wagi, a następnie wolno wtaczać na pomost. Wagon pozostawiony na wadze w stanie statycznym jest zabezpieczony hamulcem ręcznym,
  - nie wolno wjeżdżać na pomost wagi wagonem mocno zahamowanym,
  - wagon powinien być ustawiony wszystkimi kołami na pomoście wagi tak, aby obciążenie pomostu było możliwie równomierne,
  - podczas ważenia sąsiednie wagony powinny odcięte tak, aby nie stykały się zderzakami. Wagony winny być rozprężnięte, sprzęgi śrubowe, hamulcowe, winny być podwieszane,
  - inne przedmioty niż pojazdy szynowe ważone na wadze, muszą wspierać się tylko na szynach pomostu. Ich rozmieszczenie musi być możliwie symetryczne względem środka pomostu i obciążać przynajmniej 1/3 długości szyn.
15. Dla zapewnienia dokładności ważenia nie należy:
  - ważyć wagonów podczas silnego wiatru,
  - ważyć wagonów sprężniętych,
  - ważyć wagonów stykających się zderzakami;
  - ważyć na wadze nie wytarowanej,
  - ważyć na wadze uszkodzonej czy zanieczyszczonej.
16. Przejazd przez wagi wagonowe lokomotyw i wagonów, dozwolony jest tylko po uzyskaniu zezwolenia od wagowego przy podniesionym okapie urządzenia zasypowego „załadowni wagonów”.
17. Opuszczanie okapu i zakaz manewrowania przez pomosty wag wagonowych, sygnalizowane jest ciągłym czerwonym światłem.
18. Przy zabieraniu wagonów z punktów ładunkowych należy uprzednio sprawdzić czy:
  - wagony zostały równomiernie obciążone ładunkiem,
  - wagony nie są obciążone ponad ich nośność,
  - na wagonach otwartych, ładunek nie występuje poza skrajnię wagonów,
  - przy wagonach samowyładowczych, klapy są zamknięte, zasuwki odpowiednio zabezpieczone oraz, czy bolce zabezpieczające mechanizm obrotowy są właściwie założone,
  - nie ma usypów towaru na częściach zewnętrznych wagonów,
  - nastawiacze hamulcowe są właściwie nastawione,
  - czy są prawidłowo założone wszystkie plomby, właściwe i wyraźnie odcisnięte

## 6.7. ZAŁADUNEK WAGONÓW W RELACJI POJAZD KOŁOWY -WAGON LUB SUWNICĄ SB-5

1. Ze względu na utwardzone nawierzchnie międzytorzy torów nr 145 - 146 oraz 147 148, dopuszcza się załadunek wagonów z pojazdów kołowych np. przyczep samochodowych przy pomocy mechanicznych urządzeń ładunkowych. Taka technologia załadunku może być stosowana np. przy załadunku workowanych ładunków przy użyciu suwnicy SB-5 lub dźwigu samojezdnego (ładunki big-bag).
2. Załadunek wagonów suwnicą może odbywać się na torach nr 146 i 147 natomiast pozostałymi urządzeniami na wszystkich torach z grupy torów nr 145 - 148.
3. Przesłania wagonów dokonuje się lokomotywą lub przy użyciu nieszynowych pojazdów trakcyjnych np. przeciągarkami, pojazdem drogowym.
4. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru i miejsc ładunkowych, przy których odbywają się czynności ładunkowe, kierujący manewrami powinien:
  - powiadomić st. brygadzystę o mającej nastąpić obsłudze i zażądać przerwania czynności ładunkowych,
  - zażądać zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością jego uszkodzenia w czasie manewrów,
  - zażądać odsunięcia na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych i sprzętu przeładunkowego,
  - zażądać pozamykania drzwi wagonowych i opuszczenia wagonów przez zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych pracowników,
  - sprawdzić czy pomiędzy dźwigiem, ładunkiem lub między wagonami nie znajdują się ludzie,
  - sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
  - sprawdzić czy składany na placach ładunek znajduje się poza skrajnią taboru i nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru.
5. Kierujący manewrami może zarządzić jazdę i podać stosowny sygnał dopiero po upewnieniu się, że ludzie odsunęli się na bezpieczną odległość oraz żadne przedmioty nie znajdują się w skrajni taboru, a praca urządzeń przeładunkowych została przerwana.
6. Wznowienie pracy urządzeń przeładunkowych oraz załadunek wagonów może nastąpić dopiero po zgłoszeniu przez kierującego manewrami starszemu brygadziście o ukończeniu wykonywania manewrów.
7. Zabroniona jest obsługa torów zdawczo-odbiorczych nr 145 lub 148 z jednoczesnym prowadzeniem załadunku w relacji pojazd kołowy - wagon na którym z tych torów. Zabroniony jest równoczesny załadunek wagonów przy wykorzystaniu „załadowni wagonów” na torze nr 146 lub 147 z równoczesnym prowadzeniem załadunku w relacji pojazd kołowy-wagon na tym samym torze

## 7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

### 7.1. Przyjmowanie i przekazywanie wagonów na punkcie zdawczo – odbiorczym

Wagony przeznaczone dla odbiorcy bocznicy „RCHP” są podstawiane lokomotywą przewoźnika kolejowego na tory zdawczo- odbiorcze nr 141, 142, 144, 145, 148 bocznicy „RCHP”.

Grupy wagonów lub pojedyncze wagony handlowe z przeznaczeniem dla bocznicy, sprawdza i przyjmuje wyznaczony pracownik bocznicy 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 bocznicy 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 zdawczymi w dalszej kolejności zgłasza ten fakt pracownikowi nadzoru służb kolejowych.

Jeden egzemplarz Wykazu zdawczego zatrzymuje upoważniony pracownik przewoźnika (ustawiacz), a drugi przyjmujący ze strony bocznicy wyznaczony upoważniony pracownik.

Nieobecność pracownika bocznicy (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 bocznicy był nieobecny. W tym przypadku odpowiedzialność za ujawnione później wady techniczne wagonów, braki lub uszkodzenia przesyłek ponoszą pracownicy bocznicy.

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 bocznicy „RCHP” 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 Bocznicy spisuje na „Zawiadomieniu o wagonach gotowych do zabrania”,

Na podstawie „Zawiadomienia...” przedstawiciel przewoźnika (ustawiacz) w obecności wyznaczonego upoważnionego pracownika Bocznicy sprawdza zdatność 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 bocznicy i przewoźnika. Zasady reklamowania zostały zawarte w treści Prawa Przewozowego i są prowadzone z ramienia bocznicy przez wyznaczonego pracownika bocznicy.

## 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/Załącznik 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.

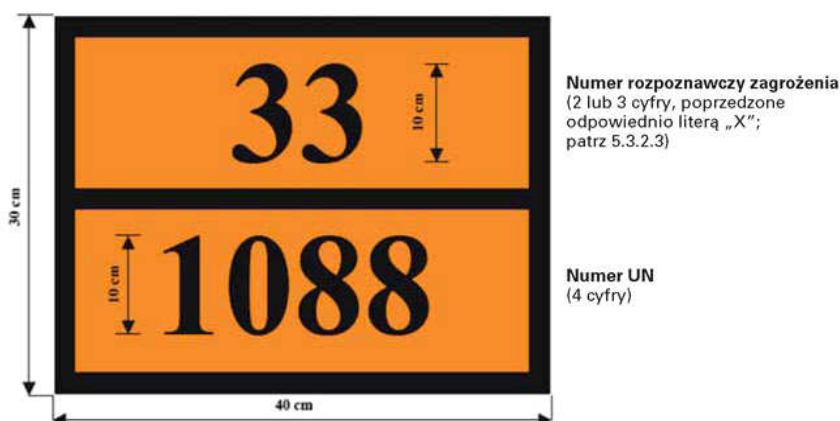
## 8.2. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

### 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 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 zastąpienia 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)

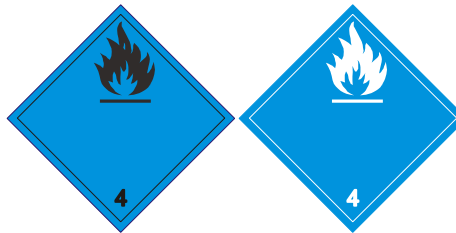


**Zagrożenie klasy 4.1**Materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne,  
materiały polimeryzujące i materiały wybuchowe  
odczulone stałe

(Nr 4.1)



(Nr 4.2)

**Zagrożenie klasy 4.3**Materiały wydzielające w zetknięciu  
z wodą gazy palne

(Nr 4.3)

**Zagrożenie klasy 5.1**

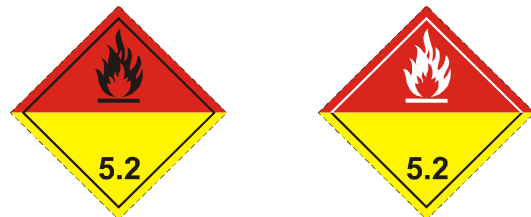
Materiały utleniające



(Nr 5.1)

**Zagrożenie klasy 5.2**

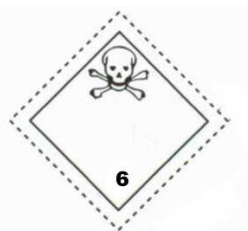
Nadtlenki organiczne



(Nr 5.2)

**Zagrożenie klasy 6.1**

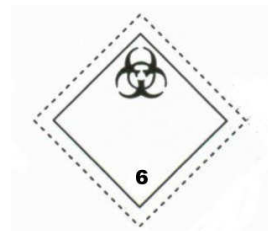
Materiały trujące



(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

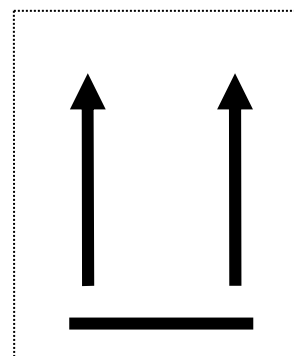
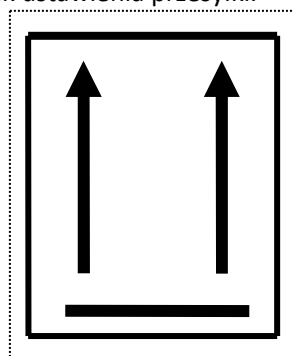
(Nr 9)



(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.



Regulamin Pracy Bocznic Kolejowej ZMPG S.A.  
 rejon „Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”

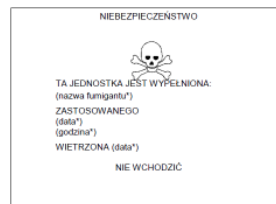
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze .



11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



12. Znak ostrzegawczy fumigacji.



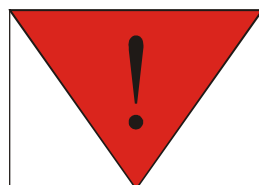
13. Znak dla materiałów używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania.



14. Znak dla akumulatorów litowych.

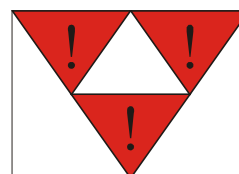


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

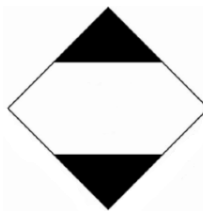
Ostrożnie przetaczać



(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 zamrożonych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
5. 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.
6. Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem ognia.
7. Prędkość jazd manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym z uwagi na krótkie odcinki torów, występujące spadki i inne utrudnienia na bocznicy nie może przekraczać 5 km /godz.
8. Wykonywanie manewrów na bocznicy realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.
9. 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 bocznicy**

Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznicy, 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:

- 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 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 przeniósł tarczą zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nie przewidziane zamknięcie toru jest na punkcie zdawczo – odbiorczym, użytkownik bocznicy ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie przewoźnika kolejowego lub inne podmioty obsługujące bocznicę oraz dyżurnego ruchu posterunku GPA oraz nastawniczego posterunku GP3stacji 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 bocznicy 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 bocznicy.

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

### **10.1. WARUNKI BHP**

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

Pracownicy są obowiązani przestrzegać postanowień regulaminu pracy bocznicy 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 bocznicę 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 rozsprzęganiu taboru,
  - jeździe na stopniach pojazdów kolejowych i lokomotyw,
  - ręcznym przetaczaniu pojazdów kolejowych,
  - przetaczaniu taboru obok ramp i magazynów,
  - posługiwaniu się płozami hamulcowymi,
  - przekładaniu zwrotnic,
  - zabezpieczeniu przed samowolnym uruchomieniem się taboru,
3. Właściwego omówienia planu pracy i stosowaniu prawidłowych sygnałów.

## **10.2. OCHRONA PRZECIWOŻAROWA**

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**

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 bocznicach, 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 zasadniczo 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 kategorycznie 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 bocznic „RCHP” 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 bocznic.
- 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 Bocznic.

### **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 bocznic kolejowej.
- układanie drogi przebiegu przy rozjazdach ręcznych na terenie bocznic,

### **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.**

## **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.

**Bocznic 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 bocznic, 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 bocznic powinien natychmiast zgłosić bezpośrednio przełożonemu każdy wypadek kolejowy na bocznic, w którym:
  - uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu tabor Przewoźnika kolejowego,
  - uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu inny tabor,
  - uszkodzono urządzenia bocznic, pozostające w związku z jazdą taboru,
  - zajęto skrajnię sąsiedniego toru,
  - uległ wypadkowi pojazd kołowy w obrębie Bocznic 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 bocznic 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**

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:
    - o uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
    - o pożaru lub wybuchu,
    - o zaważenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
    - o wykolejenia 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 niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia.
2. Użytkownik bocznicą kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:
- członków komisji kolejowej ze strony użytkownika bocznicą kolejowej;
  - Przewodniczącego PKBWK;
  - oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia.
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 bocznic z przedstawicielami Zakładów z Grupy PKP S.A. i licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi, stosownie do 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).
  12. Dochodzenie w sprawie zdarzeń na bocznic 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 58 737 99 05

#### PKP PLK S.A.

Gdańsk Port Północny dyż. ruchu GPA	58 - 721 58 11
Gdańsk Port Północny nastawniczy post GP3	58 - 721 92 30
Nacz. Sekcji Eksploatacji w Tczewie PKP PLK S.A.	58 - 721 73 40
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 Chemiki oraz Nabrzeża Przemysłowego przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny opracowano w 5-ciu jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

1. Zarząd Morskiego Portu 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.





