



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK SA

REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

Rejon „Nabrzeże Bytomskie”

Uzgodnił:

MAŁGORZATA DYREKTORA
d/s Eksploatacyjnych

Marek Szulkowski

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

dnia 21.09 2016 r.

Zatwierdził:

Wiceprezes Zarządu ds. Infrastruktury
Dyrektor ds. Infrastruktury

Jerzy Melaniuk

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. FINANSOWYCH

Bożena Janikowska

dnia 02/06 2016 r.

Regulamin sporządzono w pięciu jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 44 strony

Spis treści

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

5.12. Zabezpieczenie taboru kolejowego przed zbiegnięciem oraz gospodarka płozami hamulcowymi i ich używanie	18
6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ	20
6.1. Planowanie i organizacja pracy manewrowej.....	20
6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej	20
6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych boczniczy	20
6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych.....	21
6.5. Warunki zachowania bezpieczeństwa pracowników i taboru kolejowego w czasie wykonywania pracy manewrowej i obsługi punktów ładunkowych	21
7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	23
7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym	23
7.2. Przekazywanie wagonów z boczniczy	23
7.3. Reklamacje w stosunku do przewoźnika	24
8. ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	25
8.1. Ogólne warunki przewozu przesyłek niebezpiecznych	25
8.2. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego	26
8.3. Prowadzenie manewrów z pojazdami kolejowymi wagonami zawierającymi towary niebezpieczne ...	32
8.4. Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych boczniczy	33
9. NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO	34
9.1. Warunki ogólne	34
9.2. Rodzaje remontów.....	34
9.3. Zachowanie środków ostrożności w czasie wykonywania robót przy utrzymaniu torów	34
9.4. Oględziny zewnętrzne oraz konserwacja rozjazdów	35
9.5. Nadzór techniczny nad utrzymaniem torów i rozjazdów oraz ich okresowe sprawdzanie	35
10. WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.....	36
10.1. WARUNKI BHP	36
10.2. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	37
10.3. WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY	37
11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY	37
11.1. Wspólny Zakres Kompetencji	37
11.2. Obowiązki pracownika nadzoru służb kolejowych	38
11.3. Obowiązki kierującego manewrami.....	38
11.4. Obowiązki prowadzącego pojazd trakcyjny.....	38
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.....	41
13. WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLBOWEJ 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	48

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

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

14. Instrukcje wewnętrzne:

- Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
- Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPG S.A.
- Instrukcja wewnętrzna o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym na bocznicach ZMPG S.A.

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

Postanowienia regulaminu po uzgodnieniu przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, Malteurop Polska Sp. z o.o. i GBT Sp. z o.o. oraz po zatwierdzeniu przez Zarząd Spółki ZMPG S.A., będą miały moc obowiązującą dla pracowników boczniczy „ Nabrzeże Bytomskie”, ewentualnych współużytkowników boczniczy oraz podmiotów obsługujących bocznicę.

1.2. Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu

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

W regulaminie zamieszczono szczegółowy opis czynności i wykonywania prac związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego na Boczniczy oraz w zakresie zabierania i wstawiania taboru kolejowego na tory będące w zarządzie PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Kanał Kaszubski, przez licencjonowanych przewoźników kolejowych lub inne podmioty obsługujące bocznicę (na podstawie odrębnych umów), będących jednocześnie uzupełnieniem postanowień instrukcji wewnętrznych boczniczy 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 boczniczy 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 Boczniczy powinny ściśle odpowiadać postanowieniom niniejszego regulaminu opracowanego w oparciu o obowiązujące uregulowania prawne oraz instrukcje wewnętrzne Zarządu Portu Morskiego Gdańsk dla wyjazdu na tory stacji Gdańsk Kanał Kaszubski oraz regulaminów i instrukcji zarządcy infrastruktury PKP 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 Nabrzeże Bytomskie
Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.
80-955 Gdańsk, ul. Zamknięta 18

W dalszej części regulaminu nazywana bocznicą „Nabrzeże Bytomskie”, w skrócie bocznica „NB”.

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 bocznic”.

Współużytkownicy:

1/*

.....

2/*

.....

/* - 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.

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

1.5. Przeznaczenie bocznic

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

- przyjmowanie pojedynczych wagonów od przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu 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,
- przekazywanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu.

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na bocznic kolejowej Spółki Zarządu Portu Morskiego Gdańsk, rejon „Nabrzeże Bytomskie”, 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 bocznic jest połączona

Bocznic kolejowa Spółki Zarząd Portu Morskiego Gdańsk, rejon „Nabrzeże Bytomskie” jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się od toru nr 2 stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Kanał Kaszubski linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4 – Gdańsk Port Północny w km 1,300 rozjazdem nr 24^a/b- Bocznic bierze swój początek od bramy kolejowej usytuowanej w torze nr 101 stanowiącej kilometr zerowy (0,000) bocznic.

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

2.2. Okręgi nastawcze i posterunki ruchu oraz ich obsada

Bocznic nie posiada posterunków technicznych i stanowi jeden rejon manewrowy

2.3. Lokalizacja punktu zdawczo - odbiorczego

Operacje zdawania i odbierania pojazdów kolejowych na i z Bocznic odbywają się na torze nr 101 w miejscu wcześniej uzgodnionym z podmiotem obsługującym bocznicę, z tego powodu nie wyznacza się odrębnego pkt. zdawczo- odbiorczego.

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

Nr toru	Przeznaczenie	Długość toru w użytkowaniu bocznic ZMPG S.A. Nabrzeże Bytomskie w metrach						Pojemność toru w wagonach o dł. 17m
		Całkowita			Użyteczna			
		od	do	m	od	do	m	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
101	Ładunkowy zdaw.-odb.	Brama	Brama	374	Brama	Brama	374	18
Razem		374			374			18

Uwaga:

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

Przy uwzględnieniu nawierzchni szyn typu średniego, maksymalnego dopuszczalnego zużycia

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

2.5. Pochylenie podłużne toru

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

2.6. Pojemność boczniczy

Ogólna i użyteczna długość torów boczniczych wynosi 374m

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

2.7. Wykaz zwrotnic, wykolejnic i skrzyżowań torów

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

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

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

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

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

Tor 101 nie posiada izolacji torowej.

2.10. Kolejowe obiekty inżynierskie

Na terenie bocznic nie ma obiektów inżynierskich.

2.11. Przejazdy kolejowo- drogowe i przejścia w poziomie szyn

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

- kat „A” w km 0,042

- kat „D” w km 0,129

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

Przejazd kolejowo- drogowy kat „D” osygnalizowany jest z obydwu stron, dla pojazdów drogowych, znakiem G3 - krzyżami „św. Andrzeja” oraz znakami „STOP”.

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

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

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.

2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

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

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

2.14. Wagi wagonowe

Bocznica nie posiada wag wagonowych.

2.15. Bramy kolejowe

Na terenie bocznic znajdują się następujące bramy kolejowe:

- dwuskrzydłowa zamykająca wjazd na obszar bocznic, usytuowana w torze nr 101 w km 0,000 wg. kilometracji bocznic usytuowana jest Stanowi jednocześnie granicę początku bocznic.
- dwuskrzydłowa zamykająca wjazd na obszar bocznic, usytuowana w torze nr 101 w km 0,374 stanowiąca koniec toru bocznic i jednocześnie punkt styku bocznicą MALTEUROP w Gdańsku.

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

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

Otwieranie i zamykanie bramy należy do obowiązku wyznaczonych pracowników bocznic.

2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

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

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

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

Po torze o prześwicie 1435 mm maksymalna skrajnia ładunkowa wynosi:

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

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

Na bocznic brak jest skrajników.

2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

W układzie torowym bocznic nie ma semaforów i tarcz manewrowych.

Na terenie bocznic zostały ustawione :

- wskaźniki W6b „Dać wielokrotnie sygnał baczność” – przed przejazdem kolejowo-drogowym kat. A w km 0,042,
- wskaźniki W6a „Dać sygnał baczność”- przed przejazdem kolejowo- drogowym kat. D w km 0,129,
- tarcze zatrzymania D1 „Stój” stosowane doraźnie w przypadku zamknięcia toru, czy

wykonywania robót torowych, które uniemożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po danym torze 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.
Ponadto Zarządca bocznicy posiada na wyposażeniu jedną przenośną tarczę zatrzymania D 1 „STÓJ”, która służy do osygnalizowania toru nr 101 w całości lub jego części w przypadku wystąpienia usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego na obszarze 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 bocznicę.

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 PKP PLK S.A. 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 Nabrzeże Bytomskie a stacją kolejową PKP PLK SA. Gdańsk Kanał Kaszubski następuje w sposób określony w działce nr 71 Regulaminu technicznego tej stacji.
2. Pociągi z pojazdami kolejowymi przeznaczonymi na bocznicę kończą i rozpoczynają bieg na stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Kanał Kaszubski. Następnie drużyna manewrowa przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę przestawia je na tor nr 101 bocznicy, w miejsce wcześniej uzgodnione z pracownikiem służb kolejowych bocznicy.
3. Ruchy wszelkich pojazdów kolejowych od nastawni dysponującej GKK na tory bocznicy winny odbywać się za wiedzą i zgodą dyżurnego ruchu posterunku GKK z zachowaniem postanowień instrukcji wykazanych w punkcie 1.1 niniejszego regulaminu oraz tego regulaminu.
4. Ustawiacz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, innego podmiotu obsługującego bocznicę lub ustawiacz bocznicy zobligowany jest uzgodnić takie jazdy z dyżurnym ruchu posterunku GKK. Pobiera on od dyżurnego ruchu posterunku „GKK” za pokwitowaniem klucz od Wk 6(+), Następnie otwiera ją, wyjmując klucz od zamka trzpieniowego rozjazdu nr 24^a/b(+) i obsługuje ten rozjazd. O ułożonej drodze przebiegu powiadamia dyżurnego ruchu „GKK” oraz dokonuje właściwego ułożenia rozjazdu 24^c/d . Następnie dyżurny ruchu zezwala poprzez podanie sygnału ręcznego „do mnie” lub „ode mnie” na wjazd grupy manewrowej na bocznicę lub zjazd takiej grupy z bocznicy. Po upewnieniu się o prawidłowości ułożonej drogi przebiegu kierownik manewrów zarządza wjazd lub zjazd grupy manewrowej na tory lub z torów bocznicy. Po zakończeniu pracy manewrowej rozjazd (wykolejnice) należy pozostawić w położeniu zasadniczym, tzn. przeciwwaga częścią koloru czarnego powinna być przełożona w kierunku do gruntu, a klucz od Wk6 zdać dyżurnemu ruchu posterunku GKK
5. Pojazdy kolejowe podstawiane na bocznicę i zabierane z bocznicy nie są grupowane.
6. Pojazdy kolejowe przeznaczone na tor bocznicy są pchane, a zabierane ciągnięte z i na tory stacji Gdańsk Kanał Kaszubski
7. Na czas zajęcia bocznicy taborem kolejowym jak i w czasie obsługi jej przez przewoźników kolejowych brak możliwości obsługi bocznicy MALTEUROP w Gdańsku. Z tego tytułu jako pierwsze podstawia się tabor kolejowy na bocznicę MALTEUROP w Gdańsku następnie na bocznicę ZMPG „Nabrzeże Bytomskie”. Przy zabieraniu wagonów obowiązuje odwrotna kolejność obsługi bocznic.
8. W czasie obsługi bocznicy przez grupy manewrowe należy:
 - ostrzec osoby pracujące w obrębie torów,
 - przerwać wszelkie prace ładunkowe,
 - odsunąć sprzęt i urządzenia poza skrajnię toru.

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi toru zdawczo-odbiorczego bocznic, 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 bocznic odbywa się lokomotywą i drużyną manewrową zgodnie z działką nr 71 Regulaminu technicznego posterunku ruchu PKP PLK SA. Gdańsk Kanał Kaszubski
5. W sprawach ruchu kolejowego między stacją Gdańsk Kanał Kaszubski a bocznicą „NB”, obowiązują zasady przyjęte jak dla jazd manewrowych.
6. Dojazd do torów bocznic następuje na zasadach ujętych w § 3 niniejszego regulaminu.
7. Kierownik manewrów zamierzoną jazdę na teren bocznic i odwrotnie uzgadnia z dyżurnym ruchu posterunku GKK stacji Gdańsk Kanał Kaszubski.
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 wykołowanie taboru lub też mogły być powodem wypadku;
 - czy z pod kół pojazdów kolejowych usunięto płozy lub inne przeszkody;
 - aby pojazdy kolejowe nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
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 bocznic 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 torze 101 bocznic, w miejscu uprzednio ustalonym.
12. Pojazdy kolejowe podstawione na tor bocznic 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. Bocznicą obsługiwana jest składami całopociągowymi i każde podstawianie lub zabieranie wagonów odbywa się na załączonym hamulcu zespolonym. Rodzaje i zakres próby hamulca określa instrukcja wewnętrzna przewoźnika.

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

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

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznic „NB” oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szynę, 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

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

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

Nie dotyczy, Bocznicą nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWRWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział bocznic na rejony manewrowe

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

5.2. Maksymalne prędkości jazd manewrowych pojazdów kolejowych po torach bocznic

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

5.3. Dozwolone sposoby wykonywania pracy manewrowej

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

5.4. Usytuowanie pojazdów trakcyjnych (lokomotyw) w składzie manewrowym

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

5.5. Sprzęganie i rozprzęganie wagonów, lokomotyw

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

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

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

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

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

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

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

5.8. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo- drogowy i przejścia dla pieszych w poziomie szyn

1. Manewry przez przejazdy kolejowo- drogowy należy wykonywać ze szczególną ostrożnością. Maksymalna szybkość jazd przy przejeździe przez przejazd kolejowo- drogowy nie może być większa, jak 10km/h.
2. Przejazd grupy manewrowej lub pojazdu kolejowego z napędem przez przejazd kolejowo- drogowy odbywać się może wyłącznie pod osłoną drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę.
3. Osłona przejazdu kolejowego przy zamierzonej jeździe przez przejazd należy do obowiązków drużyny manewrowej - ustawiacza lub manewrowego na polecenie ustawiacza.
4. Ustala się następujące zasady jazd manewrowych przez przejazdy kategorii „A” i „D”:
 - 1) ruch kolejowy (manewrowy) przez przejazd kolejowo- drogowy wykonać dopiero po zatrzymaniu ruchu kołowego i pieszego po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód do uruchomienia pojazdów kolejowych. Należy przy tym przestrzegać następujących zasad:
 - a) należy zatrzymać pojazdy kolejowe przed wjazdem na przejazd, następnie wstrzymać ruch drogowy,
 - b) zatrzymanie ruchu drogowego w porze dziennej odbywa się przez podniesienie ręki z tarczką sygnałową (czerwony, okrągły środek- biała obwódka) do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego /sygnał D7 "Stój"/,
 - c) zatrzymanie ruchu drogowego w porze nocnej odbywa się przez poruszenie (pionowo) uniesionej w górę latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu drogowego,
 - d) przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd drogowy należy dawać sygnał „BACZNOŚĆ”. Prędkość należy ograniczyć do 5 km/h i bacznie obserwować

przejazd, tak, aby w razie zauważenia przeszkody do jazdy, natychmiast zatrzymać tabor,

- e) w razie pchania taboru kolejowego dodatkowo na pierwszym pojeździe kolejowym powinien znajdować się manewrowy, lub też poprzedzać go podając odpowiednie sygnały ostrzegawcze, tzn. sygnał „STÓJ” dla pojazdów drogowych oraz sygnał „DO MNIE”, na podstawie którego uruchamiana jest jazda grupy manewrowej lub pojazdu kolejowego z napędem luzem.

- 2) Należy niezwłocznie przenieść manewry celem przepuszczenia pociągu ratunkowego, straży pożarnej, i innych pojazdów sygnalizujących że są w akcji.

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

Na bocznicach manewry przy użyciu pojazdu trakcyjnego zasadniczo prowadzone są na załączonym hamulcu zespolonym. W przypadku wyłączenia w składzie manewrowym hamulca zespolonego należy postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.

5.10. Przetaczanie taboru kolejowego siłą ludzką, przy użyciu ciągników drogowych lub podciągarek wagonów

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

5.11. Układanie dróg przebiegu dla jazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

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

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

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

Nie wolno przestawiać zwrotnicy tuż przed zbliżającym się taborem.

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 rękójści hamulca, aż do oporu,

po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła, naciskając silnie stopą klocek hamulcowy.

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

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

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

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

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

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

Za właściwą gospodarkę płozami hamulcowymi na Bocznic, ich oznaczenie, pomalowanie i wymianę odpowiada osoba wyznaczona przez kierownictwo spółki. Osoba ta odpowiada również za wymianę uszkodzonych płozów po każdorazowym zgłoszeniu przez kierującego manewrami. Płozy hamulcowe na terenie bocznic znajdują się na ławie płozowej na końcu toru 101.

Za należyte zabezpieczenie wagonów przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest kierownik manewrów.

6. ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ

6.1. Planowanie i organizacja pracy manewrowej

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi Bocznic należy do obowiązków kierownika manewrów, gdzie pracą manewrową wykonywaną przy pomocy lokomotywy manewrowej kieruje ustawiacz.
2. Przewoźnik kolejowy realizuje przewozy na bocznicę zgodnie z planem obsługi bocznic.
3. Przed wykonywaniem pracy manewrowej kierownik manewrów ma obowiązek omówić plan pracy manewrowej z maszynistą lokomotywy manewrowej.
4. Pracę manewrową należy wykonywać zgodnie z postanowieniami niniejszego regulaminu.
5. Przy prowadzeniu manewrów kierujący manewrami stale winien zwracać szczególną uwagę na:
 - czy spod kół wagonów usunięto płozy lub inne przeszkody;
 - aby wagony nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
6. Przed planowaną obsługą bocznic, ustawiacz przewoźnika kolejowego powinien powiadomić o tym wyznaczonego pracownika bocznic.
7. Przy dojeżdżaniu do stojących wagonów należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących wagonów.
8. Drużyna trakcyjna i manewrowa ma obowiązek obserwowania, czy droga przebiegu jest właściwie ułożona i nie ma innych zagrożeń i przeszkód do jazdy.
9. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie bocznic mogą być wykonywane tylko sposobem odstawczym.

6.2. Zadania w zakresie wykonywania pracy manewrowej

Do podstawowych zadań pracy manewrowej na bocznic należy:

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

6.3. Czynności ładunkowe oraz zasady obsługi punktów ładunkowych bocznic

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

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

Obowiązkiem ustawiacza i pracownika nadzorującego czynności ładunkowe jest dopilnowanie by pracownicy zajęci za i wyładunkiem opuścili wagony i ustawili się poza skrajnią. Dopiero po

stwierdzeniu, że ludziom oraz taborowi manewrowemu nie grozi żadne niebezpieczeństwo może nastąpić obsługa placów ładunkowych. Przed zabraniem wagonów, ustawiacz musi sprawdzić, czy drzwi wagonów są należycie zamknięte i czy z wagonów nie wystają przedmioty mogące zaczepić o ludzi lub budowle.

6.4. Praca manewrowa w złych warunkach atmosferycznych i zimowych

1. Szczególną ostrożność należy zachować w warunkach złej widoczności (złe warunki atmosferyczne - burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), a szczególnie na całej długości frontu ładunkowego. Przed zamierzonym wykonywaniem manewrów należy ostrzec zatrudnionych w tych rejonach ludzi.
2. W warunkach złej widoczności prędkość taboru po torach bocznicowych należy ograniczyć **do 3 km/h**, z tym że przed pchanym lub ciągnionym taborem będzie szedł ustawiacz lub manewrowy z przyborami sygnałowymi i będzie zwracał baczną uwagę, czy nie ma przeszkód do dalszej jazdy taboru. Maszynista lokomotywy oraz drużyna manewrowa powinna zachować jak największą ostrożność, nie wychylać się, nie przebywać na stopniach taboru od strony budowli oraz zwracać uwagę na ludzi znajdujących się w sąsiedztwie torów.
3. W okresie przygotowania 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 i obsługi punktów ładunkowych

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

1. bez nadzoru kierownika manewrów nie wolno wykonywać żadnych ruchów manewrowych pojazdem kolejowym.
2. podczas wchodzenia pomiędzy pojazdy kolejowe (wagony) należy schylić się pod zderzakiem, następnie przekroczyć szynę trzymając się uchwyty. Wychodzi się z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów) identycznie.
3. sprzęganie pojazdów kolejowych (wagonów) w czasie ruchu pojazdu kolejowego jest surowo zabronione. Czynność tę można wykonać po zatrzymaniu manewrującego pojazdu kolejowego.
4. nie wolno chwytać sprzęgu wagonowego za jego część końcową, lecz przy nakrętce. Sprzęg

- szybko zarzucić na hak i natychmiast cofnąć ręce.
5. po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu niezwłocznie wyjść z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów).
 6. pracownicy drużyny manewrowej nie mogą wskakiwać na stopień lub zeskakiwać ze stopnia pojazdu kolejowego (wagonu) będącego w ruchu.
 7. nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi (wagonami) stojącymi, będącymi w ruchu, po zderzakach i sprzęgach.
 8. Chodzić należy po międzytorzach lub obok toru. Przed każdym wejściem na tor przy jego przechodzeniu należy zwracać uwagę czy nie zbliża się pojazd kolejowy.
 9. Przechodzić przed stojącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) w odległości nie mniejszej niż 10 m.
 10. Przed jadącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) nie wolno wchodzić na tor.
 11. Pracownicy zespołu kolejowego muszą stosować się do wszystkich rygorów i zasad bezpieczeństwa pracy, jakie obowiązują na bocznicach,
 12. Każdy pracownik odpowiedzialny jest bezpośrednio za zachowanie bezpieczeństwa osobistego przy poruszaniu się po torach podczas wykonywania ruchu kolejowego.
 13. Dojazdy do miejsc usytuowania budowli i punktów ładunkowych, gdzie zatrudnieni są ludzie, powinny być wykonane w sposób ostrożny. Przed dojazdem pojazdu kolejowego z napędem (lokomotywy manewrowej) lub składu manewrowego kierownik manewrów (ustawiacz) powinien:
 - zażądać odsunięcia od pojazdów kolejowych (taboru) sprzętu, urządzeń i materiałów poza skrajni i zwrócić uwagę, aby nikt nie chodził obok i pod pojazdami kolejowymi (wagonami) oraz aby nie przechodził przez pomosty na pojazdach kolejowych (wagonach);
 - sprawdzić czy pomiędzy pojazdami kolejowymi (wagonami) nie znajdują się ludzie;
 - sprawdzić, czy na torze nie ma części wagonowych, lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie pojazdu kolejowego (taboru) lub jego wykolejenie
 - upewnić się, że stojące na torach ładunkowych pojazdy kolejowe (wagony) są odpowiednio zabezpieczone przed zbiegnięciem w momencie dojeżdżania pojazdu kolejowego z napędem (lokomotywy manewrowej) lub składu manewrowego.

7. ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO

7.1. Przyjmowanie wagonów na punkcie zdawczo - odbiorczym

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

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

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

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

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

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

7.2. Przekazywanie wagonów z bocznic

Po zakończeniu czynności ładunkowych pracownik nadzorujący za lub rozładunek winien

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

Wagony po wyładunku lub załadunku pracownik 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/Zał. 2 do SMGS dział 1.10 wszyscy uczestnicy przewozu TWR mają obowiązek sporządzenia „Planu zapewnienia bezpieczeństwa” oraz przeprowadzenia niezbędnego szkolenia personelu biorącego udział w procesie przewozu tej grupy towarów.

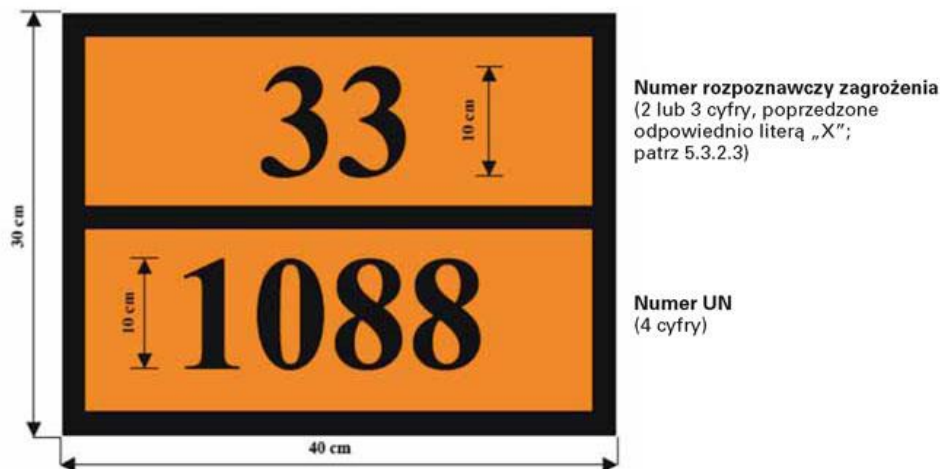
8.2. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

A. Zasady oznakowania taboru

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej na każdej ścianie bocznej wagonów – cystern, wagonów – baterii, wagonów z odejmowalnym zbiornikiem kontenerów – cystern, wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC), cystern przenośnych, wagonów do przewozu towaru luzem, kontenerów małych lub wielkich do przewozu towaru luzem.
2. Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej dotyczy również przewozu próżnych, nie oczyszczonych wagonów i kontenerów po materiałach niebezpiecznych .
3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych, oczyszczonych wagonów po materiałach niebezpiecznych, nadawca zobowiązany jest do usunięcia lub zasłonięcia tablic identyfikacyjnych i nalepek ostrzegawczych.
4. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione pasem koloru czarnego o szerokości 15 mm. Oznaczenie to może być w postaci : płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej, rysunku lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia. Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.

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

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



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

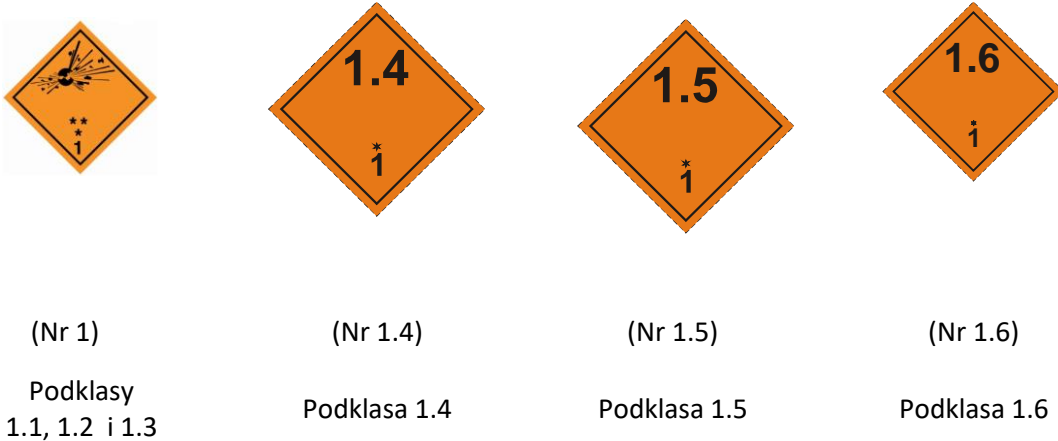
B. Nalepki ostrzegawcze

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

Wzory nalepek zgodnie z RID pkt. 5.2.2.2.

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



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

Zagrożenie klasy 2

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy palne



(Nr 2.2)

Gazy niepalne, nietrujące



(Nr 2.3)

Gazy trujące

Zagrożenie klasy 3
Materiały zapalne ciekłe



(Nr 3)

Zagrożenie klasy 4.1

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



(Nr 4.1)

Zagrożenie klasy 4.2

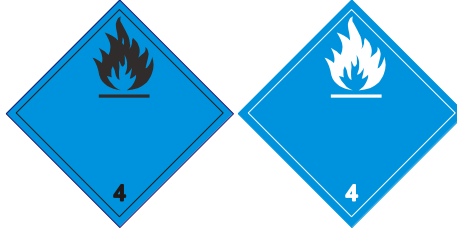
Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

Zagrożenie klasy 4.3

Materiały wydzielające w zetknięciu
z wodą gazy palne



(Nr 4.3)

Zagrożenie klasy 5.1
Materiały utleniające



(Nr 5.1)

Zagrożenie klasy 5.2
Nadtlenki organiczne



(Nr 5.2)

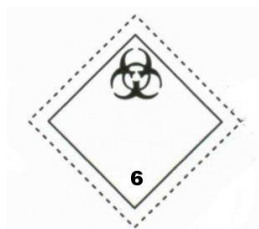


Zagrożenie klasy 6.1
Materiały trujące



(Nr 6.1)

Zagrożenie klasy 6.2
Materiały zakaźne



(Nr 6.2)

Zagrożenie klasy 7
Materiały promieniotwórcze



(Nr 7A)

kategoria I-BIAŁA



(Nr 7B)

kategoria II-ŻÓŁTA



(Nr 7C)

kategoria III- ŻÓŁTA



(Nr 7D)

Materiały promieniotwórcze
(tylko duża nalepka)



(Nr 7E)

Materiały rozszczepialne klasy 7

Zagrożenie klasy 8
Materiały żrące



(Nr 8)

Zagrożenie klasy 9
Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



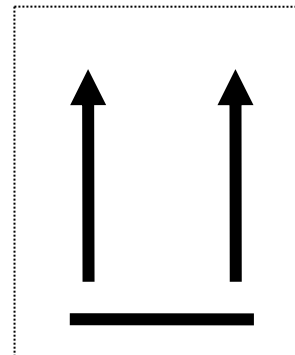
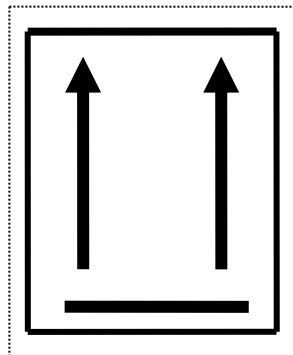
(Nr 9)



(Nr 9A)

9. Strzałki kierunkowe.

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



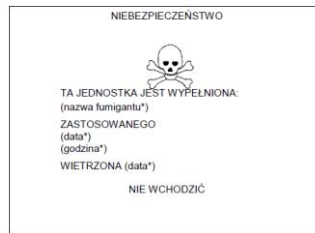
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze .



11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



12. Znak ostrzegawczy fumigacji.



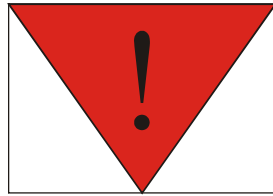
13. Znak dla materiałów używanych podczas przewozu do chłodzenia lub klimatyzowania.



14. Znak dla akumulatorów litowych.

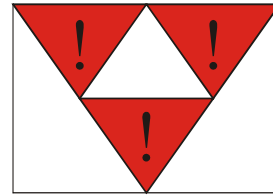


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

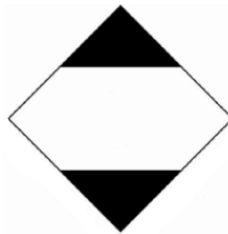
Ostrożnie przetaczać



(Nr 15)

Zakaz odrzutu i staczania

16. Znak dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych.



8.3. Prowadzenie manewrów z pojazdami kolejowymi wagonami zawierającymi towary niebezpieczne

1. Ruch kolejowy (manewry) pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi należy ograniczyć do niezbędnych potrzeb. Ruch kolejowy (manewry) należy wykonywać w obecności kierownika manewrów (drużyna manewrowa w składzie: ustawiacz i manewrowy, lub sam ustawiacz) i powiadomić drużynę trakcyjną.
2. Przy wykonywaniu ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi drużyna manewrowa nie może zajmować miejsca na stopniach pojazdów kolejowych.
3. Przed rozpoczęciem ruchu kolejowego (manewrów) z towarami niebezpiecznymi, kierownik manewrów powinien sprawdzić, czy zawory, spusty i krany pojazdów kolejowych (cystern) są szczelnie zamknięte oraz czy nie ma wycieków.
4. Przy wagonach z towarem wybuchowym lub łatwopalnym zabrania się podgrzewania zamarzniętych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
4. W czasie prac manewrowych wagonów z materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować zasadę, aby każdy wagon lub kontener wielki, załadowany materiałami lub przedmiotami klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.5 lub 1.6 był oddzielony odległością ochronną od wagonów lub kontenerów wielkich oznaczonych dużymi nalepkami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2.

Odległości ochronnej nie mogą zapewniać wagony z ludźmi oraz wagony z otwartym źródłem

ognia.

5. Prędkość jazd manewrowych z pojazdami kolejowymi z towarem niebezpiecznym z uwagi na krótkie odcinki torów, występujące spadki i inne utrudnienia na bocznic nie może przekraczać 5 km /godz.
6. Wykonywanie manewrów na bocznic realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.
7. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną, tak aby ich zderzaki były naciśnięte.

8.4. Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznic

Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznic, 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 bocznicy.

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 bocznicy, posiadacz bocznicy obowiązany jest wyznaczyć pracownika z kwalifikacjami wymaganymi do wykonywania tych czynności zgodnie z Rozporządzeniem ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 30 grudnia 2014r. 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 2014r. poz. 46);

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

9.2. Rodzaje remontów

Tory kolejowe są remontowane według następującego systemu:

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

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

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

- należyte osłonić miejsce robót przez wystawienie w osi toru przenośnej tarczy zatrzymania 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 przenośną tarczą zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nie przewidziane zamknięcie toru jest na punkcie zdawczo - odbiorczym, użytkownik boczniczy ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie przewoźnika kolejowego lub inne podmioty obsługujące bocznicę oraz dyżurnego ruchu posterunku GKK stacji Gdańsk Kanał Kaszubski.

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 boczniczy 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 boczniczy.

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

10.1. WARUNKI BHP

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

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

Odpowiedzialnym za stan BHP na boczniczy jest kierownictwo spółki.

Pracodawca w szczególności zobowiązany jest:

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

Czynniki wpływające na bezpieczeństwo pracy:

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

10.2. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

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

10.3. WYMOGI KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY

Nie dotyczy. Bocznic obsługiwana jest przez podmioty zewnętrzne.

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY

11.1. Wspólny Zakres Kompetencji

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

- powiadomienia swego przełożonego,
- przerywanie pracy i oddalania się bez wiedzy i zgody bezpośrednich przełożonych, udzielania jakichkolwiek informacji osobom postronnym,

11.2. Obowiązki pracownika nadzoru służb kolejowych

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

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

11.3. Obowiązki kierującego manewrami

W czasie wykonywania pracy kierownik manewrów zobowiązany jest:

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

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 bocznic kolejowej.

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

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

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

- z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma rannymi osobami, lub
- powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;

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

Kolizja - jest to zdarzenie obejmujące:

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

b/ najechanie - niezamierzone, dynamiczne:

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

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

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

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

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

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

Komisja kolejowa - zespół osób powołanych przez Kierownictwo spółki lub kierowników innych jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.

Celem działania tego zespołu jest zbadanie okoliczności i przyczyn zdarzenia, ustalenia wniosków zapobiegawczych i wskazania środków zaradczych.

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

12.1. Zawiadomienie o zdarzeniu

1. W razie zauważenia wypadku kolejowego, każdy pracownik powinien niezwłocznie powiadomić bezpośredniego przełożonego.
2. Pracownik boczniczy powinien natychmiast zgłosić bezpośrednio przełożonemu każdy wypadek kolejowy na boczniczy, w którym:
 - uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu tabor Przewoźnika kolejowego,
 - uległ wykolejeniu lub uszkodzeniu inny tabor,
 - uszkodzono urządzenia boczniczy, pozostające w związku z jazdą taboru,
 - zajęto skrajnię sąsiedniego toru,
 - uległ wypadkowi pojazd kołowy w obrębie Boczniczy w związku z jazdą taboru,
3. Jeżeli o spowodowanie wypadku podejrzani są pracownicy przewoźnika, lub pracownicy przewoźnika są ofiarami wypadku lub wykolejeniu czy uszkodzeniu uległ tabor kolejowy to należy powiadomić o powyższym przewoźnika.
4. Zgłaszając zdarzenie na terenie boczniczy należy podać jego miejsce, czas, opis i jego skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

12.2. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

1. Pracownik służb kolejowych, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu powinien:
 - wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach albo poszkodowani,
 - wezwać zakładową lub państwową straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - pożaru lub wybuchu,
 - zaważenia lub zalania wodą obiektu budowlanego,
 - wykolejenia wagonu z towarem niebezpiecznym,
 - niekontrolowanego uwolnienia się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania,
 - zamknąć tor,
 - przekonać się, czy na sąsiednich torach może odbywać się ruch kolejowy, a jeżeli ruch nie może się odbywać należy tor zamknąć i osygnalizować oraz powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu posterunku „GKK” stacji Gdańsk Kanał Kaszubski,
 - 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), uprawnione(ą) do prac w komisji kolejowej której(ych) obowiązkiem jest niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia.
2. Przedstawiciel użytkownika boczniczy kolejowej, któremu zgłoszono zdarzenie, jest

obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

- członków komisji kolejowej ze strony użytkownika boczniczy kolejowej;
- Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych tel. 510 126 711, 22 630 14 33, fax 22 630 14 39, pkbwk@mswia.gov.pl ;
- Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Gdańsku tel. 572 591 125, zdarzenia@utk.gov.pl .

Stany alarmowe i zdarzenia; poważne wypadki, wypadki i incydenty należy zgłaszać SMS - em podając:

- datę, godzinę i miejsce powstania stanu, zdarzenia;
- konsekwencje zaistniałe w wyniku stanu lub zdarzenia;
- podmiot na terenie którego zaistniały zdarzenia;
- imię i nazwisko oraz stanowisko osoby zgłaszającej;
- imię, nazwisko i nr telefonu osoby koordynującej pracę członków komisji na miejscu zdarzenia.

Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźnić zgłoszenia.

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

Zatajenie lub usiłowanie zatajenia wypadków jest zabronione.

13.WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLBOWEJ 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 SA

Gdańsk Kanał Kaszubski dyż. ruchu GKK	58 - 721 35 48
Nacz. Sekcji Eksploatacji PKP PLK S.A. Gdynia	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. opracowano w 6-ciu jednobrzmiących egzemplarzach, które otrzymują:

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

15.SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.

Lp.	Nr str.	Dotyczy rozdziału, podrozdz.	Treść wniesionej zmiany, uzupełnienia	Obowiązuje od dnia	Data i podpis wprowadzającego zmiany	Data i podpis przyjmującego do wiadomości
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1	4, 6, 18, 24, 38	Pkt 1.1, 1.3, 5.9, roz. 8, pkt 12.2	Dostosowanie do obowiązujących przepisów prawnych	29.03.2018r.	29.03.2018r. F. Adamkiewicz	
2	8, 9, 10, 13, 17	Pkt. 2.1, 2.4, 2.6, 2.11, 3.4, 5.8	Budowa przejazdu kolejowo-drogowego kat „A” w km 0,042 oraz zmiana nazwy linii kolejowej nr 965	09.11.2020r.	09.11.2020r. M. Zarychta	

17.ZAŁĄCZNIK NR 1 - PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ