



REGULAMIN PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ

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

Uzgodnił:

ZASTĘPCA DYREKTORA
d/s Eksploatacyjnych

Adam Zdrojewski

dnia 2021 r.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni
81-331 Gdynia, ul. Mieroka 24

 **PORT GDAŃSK**

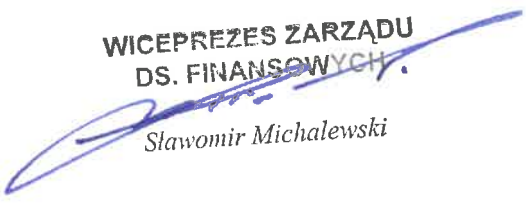
ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.

ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk

REGON 191478408 NIP 583-24-61-866

Zatwierdził:

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. FINANSOWYCH


Sławomir Michalewski

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY


Kamil Taraszewski
dnia 2021 r.

Regulamin sporządzono w pięciu jednobrzmiących egzemplarzach.

Regulamin zawiera 55 stron

SPIS TREŚCI

1.1.	PODSTAWA PRAWNA OPRACOWANIA REGULAMINU	4
1.2.	CEL OPRACOWANIA I ZAKRES OBOWIĄZYWANIA REGULAMINU	5
1.3.	NAZWA I PODSTAWA EKSPLOATACJI BOCZNICY	6
1.4.	WSPÓŁUŻYTKOWNICY BOCZNICY	6
1.5.	PRZEZNACZENIE BOCZNICY	6
1.6.	ZAKRES STOSOWANIA WŁASNYCH PRZEPISÓW WEWNĘTRZNYCH	7
2.	OPIS TECHNICZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	8
2.1.	POŁOŻENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ ZE WSKAZANIEM MIEJSCA ODGAŁĘZIENIA OD LINII KOLEJOWEJ, Z KTÓRĄ BOCZNICA 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	10
2.7.	WYKAZ ZWROTNIC, WYKOLEJNIC I SKRZYŻOWAŃ TORÓW.....	10
2.8.	PRZYPORZĄDKOWANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW I WYKOLEJNIC DO OKRĘGÓW NASTAWCZYCH.....	11
2.9.	URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM	11
2.10.	KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE	12
2.11.	PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA W POZIOMIE SZYN	12
2.12.	OŚWIETLENIE BOCZNICY KOLEJOWEJ.....	12
2.13.	PUNKTY ŁADUNKOWE, URZĄDZENIA ŁADUNKOWE.....	12
2.14.	WAGI WAGONOWE.....	13
2.15.	BRAMY KOLEJOWE.....	13
2.16.	SKRAJNIE BUDOWLI I TABORU, SKRAJNIKI.....	13
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
3.	ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO MIĘDZY BOCZNICĄ KOLEJOWĄ, A ZARZĄDCĄ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ.....	16
4.	WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY	18
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.....	20
4.5.	OGRANICZENIA W KURSOWANIU POJAZDÓW KOLEJOWYCH	20
4.6.	RUCH LOKOMOTYW PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY	20
4.7.	RUCH LOKOMOTYW UŻYTKOWNIKA BOCZNICY PO TORACH ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP PLK S.A.....	20
5.	WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY	21
5.1.	PODZIAŁ BOCZNICY NA REJONY MANEWROWE	21
5.2.	MAKSYMALNE PRĘDKOŚCI JAZD MANEWROWYCH POJAZDÓW KOLEJOWYCH PO TORACH BOCZNICY.....	21
5.3.	DOZWOLONE SPOSOBY WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ	21
5.4.	USYTUOWANIE POJAZDÓW TRAKCYJNYCH (LOKOMOTYW) W SKŁADZIE MANEWROWYM.....	21
5.5.	SPRZĘGANIE I ROZPRZĘGANIE WAGONÓW, LOKOMOTYW.....	21
5.6.	OBSADA DRUŻYN TRAKCYJNYCH I ICH WYPOSAŻENIE.....	22
5.7.	OBSADA DRUŻYN MANEWROWYCH I ICH WYPOSAŻENIE	22
5.8.	JAZDY MANEWROWE PRZEZ PRZEJAZDY KOLEJOWO- DROGOWE I PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZIOMIE SZYN	22
5.9.	DOZWOLONA LICZBA WAGONÓW PRZETACZANYCH W JEDNEJ GRUPIE MANEWROWEJ BEZ OBSADZENIA HAMULCÓW RĘCZNYCH LUB WYŁĄCZENIA HAMULCÓW ZESPOŁONYCH	22
5.10.	PRZETACZANIE TABORU SIŁĄ LUDZKĄ	22
5.11.	UKŁADANIE DRÓG PRZEBIEGU DLA JAZD MANEWROWYCH ORAZ PRZEKŁADANIE ZWROTNIC ROZJAZDÓW.....	23
5.12.	ZABEZPIECZENIE TABORU KOLEJOWEGO PRZED ZBIEGNIĘCIEM ORAZ GOSPODARKA PŁOZAMI HAMULCOWYMI I ICH UŻYWANIE	24
6.	ORGANIZACJA WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY KOLEJOWEJ	25
6.1.	PLANOWANIE I ORGANIZACJA PRACY MANEWROWEJ	25
6.2.	ZADANIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRACY MANEWROWEJ	25

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

6.3.	CZYNNOŚCI ŁADUNKOWE ORAZ ZASADY OBSŁUGI PUNKTÓW ŁADUNKOWYCH BOCZNICY	25
6.4.	PRACA MANEWRÓW W ZŁYCH WARUNKACH ATMOSFERYCZNYCH I ZIMOWYCH.....	26
6.5.	WARUNKI ZACHOWANIA BEZPIECZEŃSTWA PRACOWNIKÓW I TABORU KOLEJOWEGO W CZASIE WYKONYWANIA PRACY MANEWRÓW.	27
6.6.	OBSŁUGA ZAŁADOWNI WAGONÓW	27
6.7.	ZAŁADUNEK WAGONÓW W RELACJI POJAZD KOŁOWY -WAGON LUB SUWNICĄ SB-5	30
7.	ORGANIZACJA OBSŁUGI PUNKTU ZDAWCZO-ODBIORCZEGO	31
7.1.	PRZYJMOWANIE I PRZEKAZYWANIE WAGONÓW NA PUNKCIE ZDAWCZO – ODBIORCZYM	31
7.2.	PRZEKAZYWANIE WAGONÓW Z BOCZNICY.....	32
7.3.	REKLAMACJE W STOSUNKU DO PRZEWOŹNIKA.....	32
8.	ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE PRZEWOZU KOLEJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.....	33
8.1.	OGÓLNE WARUNKI PRZEWOZU PRZESYŁEK NIEBEZPIECZNYCH.....	33
8.2.	WYPOSAŻENIE I OZNAKOWANIE TABORU KOLEJOWEGO.....	34
8.3.	PROWADZENIE MANEWRÓW Z POJAZDAMI KOLEJOWYMI WAGONAMI ZAWIERAJĄCYMI TOWARY NIEBEZPIECZNE.....	40
8.4.	ZADANIA DORADCY DS. PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH BOCZNICY	41
8.5.	CHARAKTERYSTYKA TOWARU NIEBEZPIECZNEGO PRZEWOŻONEGO NA BOCZNICY ORAZ SPOSÓB WYŁADUNKU TEGO TOWARU	41
8.6.	WYMAGANIA ZWIĄZANE ZE SZKOLENIEM PRACOWNIKÓW Z ZAKRESU PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	42
9.	NADZÓR NAD STANEM TECHNICZNYM I UTRZYMANIA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ BOCZNICY, PRZEZNACZONYCH DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO.....	43
9.1.	WARUNKI OGÓLNE	43
9.2.	RODZAJE REMONTÓW	43
9.3.	ZACHOWANIE ŚRODKÓW OSTROŻNOŚCI W CZASIE WYKONYWANIA ROBÓT PRZY UTRZYMANIU TORÓW	43
9.4.	OGŁĘDZINY ZEWNĘTRZNE ORAZ KONSERWACJA ROZJAZDÓW	44
9.5.	NADZÓR TECHNICZNY NAD UTRZYMANIEM TORÓW I ROZJAZDÓW ORAZ ICH OKRESOWE SPRAWDZANIE.....	44
10.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z TRANSPORTEM KOLEJOWYM NA BOCZNICY.....	45
10.1.	WARUNKI BHP	45
10.2.	OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	46
10.3.	WYMAGANIA KWALIFIKACYJNE DLA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W TRANSPORCIE KOLEJOWYM NA BOCZNICY.....	46
11.	OBOWIAZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY.....	46
11.1.	WSPÓLNY ZAKRES KOMPETENCJI	46
11.2.	OBOWIAZKI PRACOWNIKA NADZORU SŁUŻB KOLEJOWYCH.....	47
11.3.	OBOWIAZKI KIERUJĄCEGO MANEWRAMI	47
11.4.	OBOWIAZKI PROWADZĄCEGO POJAZD TRAKCYJNY	48
12.	POSTĘPOWANIE W RAZIE WYPADKU Z LUDŹMI LUB WYPADKU Z TABOREM KOLEJOWYM	49
12.1.	ZAWIADOMIENIE O ZDARZENIU;	50
12.2.	POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA	50
13.	WYKAZ ADRESÓW I NUMERÓW TELEFONÓW ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ ORAZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH OBSŁUGUJĄCYCH BOCZNICĘ.....	52
14.	POSTANOWIENIA KOŃCOWE.....	53
14.1.	ROZDZIELNIK REGULAMINU	53
14.2.	OBOWIAZEK WPROWADZENIA ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ W TREŚCI REGULAMINU	53
14.3.	OBOWIAZEK PRZYJĘCIA TREŚCI REGULAMINU DO WIADOMOŚCI I STOSOWANIA	53
15.	SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ TREŚCI REGULAMINU.....	54
16.	POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI POSTANOWIEŃ REGULAMINU PRACY BOCZNICY KOLEJOWEJ.	55
17.	ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ	55

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna opracowania regulaminu

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2020, poz. 1043 z dnia 15.06.2020r) wraz z późniejszymi zmianami;
2. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (tekst jednolity ogłoszony w Dzienniku Ustaw Dz. U. z 2020 r. poz. 8. z dnia 03.01.2020r.);
3. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2020 poz. 1333 z dnia 07 lipca 2020);
4. Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 15 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 stycznia 2021 r. poz. 101
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity z dnia 23 stycznia 2015r. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia z dnia 16 marca 2015 poz. 360) wraz z późniejszymi zmianami;
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2014r. poz. 720);
7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016r w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016r. poz. 369);
8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznicy kolejowych z drogami i ich usytuowanie Dziennik Ustaw z dnia 30 października 2015r. poz. 1744 wraz z późniejszymi zmianami;
9. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010r. w sprawie kierowania ruchem drogowym– Dziennik Ustaw Nr 123, poz. 840 z dnia 9 lipca 2010r.;
10. Obwieszczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10.02.2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznicy kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika (Dz.U.MI.2010.3.8 z 26 lutego 2010r.);
11. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 212, z 2015 r.) wraz z późniejszymi zmianami;
12. Obwieszczenie ministra infrastruktury z dnia 8 listopada 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. 2019r. poz. 2373);
13. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2021 poz. 756);

14. Regulamin dla Międzynarodowego Przewozu Kolejami Towarów Niebezpiecznych (RID), Dziennik Ustaw z dnia 9 sierpnia 1985 r. Nr 34, poz. 158 z późniejszymi zmianami);
15. Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych Załącznik Nr 2 do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS);
16. Instrukcje wewnętrzne:
 - Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
 - Instrukcja wewnętrzna określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej 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 bocznice.

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 przy stacji Gdańsk Port Północny oraz ewentualnych współużytkowników bocznicy oraz podmiotów obsługujących bocznice.

1.2. Cel opracowania i zakres obowiązywania regulaminu

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

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

Siedziba spółki:

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

W dalszej części regulaminu nazywana bocznicą „RChP”.

Bocznica eksploatowana jest na podstawie:

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

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

1.4. Współużytkownicy bocznic

Współużytkowników bocznic nie ma.

1.5. Przeznaczenie bocznic

Bocznica przeznaczona jest do odprawy wszelkiego rodzaju przesyłek wagonowych, głównie do przyjmowania i załadunku/rozładunku składów całopociągowych jak i pojedynczych wagonów. Do zasadniczych czynności wykonywanych na bocznicie 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 bocznic,
- przekazywanie wagonów przewoźnikowi kolejowemu.

Bocznica przystosowana jest do pracy przez całą dobę.

1.6. Zakres stosowania własnych przepisów wewnętrznych

Na bocznicę kolejowej „RChP” 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 „RChP” jest bocznicą stacyjną, odgałęziającą się od infrastruktury PKP PLK S.A.:

- pierwszy punkt styku, od toru nr 101c stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4- Gdańsk Port Północny w km 2,653 rozjazdem zwyczajnym nr 222. Bocznic bierze swój początek od styku przediglicowego rozjazdu nr 223 usytuowanego w km 2,625 wg. km linii kolejowej nr 965
- drugi punkt styku, od toru nr 20 stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Kanał Kaszubski w km 1,517 rozjazdem zwyczajnym nr 99, linii kolejowej nr 965 Gdańsk Port Północny R4- Gdańsk Port Północny. Początek infrastruktury kolejowej bocznic stanowi ukres rozjazdu nr 99 usytuowany w km 1,544 wg. km linii kolejowej nr 965. Punkt tren stanowi koniec 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 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	komunikacyjny	Pr 84	Pr 99	290	Pr 84	Tm 214	241	-
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 ^a / _b	234	13
143	komunikacyjny	Pr 85	Śr 88	314	Ur 85	Ur 88 ^a / _b	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	-

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
146	ładunkowy	Śr 89	Pr 91	360	Ur 89 ^c / _d	U 91	284	16
147	ładunkowy	Śr 88	Pr 91	427	Ur 88 ^c / _d	U 91	350	20
148	zdaw.-odb.	Pr 87	Pr 92	543	Ur 87	Pr 92	453	26
Razem			3317		2652			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 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
137	od początku tor w poziomie na długości 140m, następnie spadek 1,46‰ na długości 115m, dalej do końca toru spadek 0,88‰	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 bocznicy

Ogólna długość torów bocznicowych wynosi 3317m, w tym długość użyteczna torów bocznicowych wynosi 2652m.

Maksymalna pojemność bocznicy 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 bocznicy nie uwzględniono torów komunikacyjnych i żeberkowych.

Normalna pojemność bocznicy, 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 bocznicy 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 ^a / _b		Rz S 49 1:9 190 lewy		
88 ^a / _b	na tor 147		Rkpd S 42 1:9 205		
88 ^c / _d	na tor 143		Rkpd S 49 1:9 190		
89 ^a / _b	na tor 146		Rz S 49 1:9 190 prawy		
89 ^c / _d	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		
99 (PKP PLK)	na tor 601	elektrycznie nastawniczy „GKK”	Rz 60E1 1:9 190 lewy		Tak z elektromechanicznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym stacji Gdańsk Kanał Kaszubski post „GKK”
222 (PKP PLK)	na tor 101d	elektrycznie dyżurny ruchu „GPA”	Rz 49E1 1:9 190 lewy		Tak w komputerowych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym stacji Gdańsk Port Północny post „GPA”
WK 223 (PKP PLK)	nałożona		-		

2.8. Przyporządkowanie zwrotnic rozjazdów i wykolejnic do okręgów nastawczych

Bocznica swoim układem torowym stanowi jeden okręg (rejon manewrowy). Rozjazdy na bocznicy obsługiwane są przez pracowników drużyny manewrowej przewoźnika kolejowego oraz podmiotu obsługującego bocznice.

2.9. Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym

Rozjazdy na bocznicy obsługiwane są ręcznie. Wskaźniki zwrotnicowe i tarcze Z 2wg „Wjazd dozwolony” usytuowane przed wagą, na terenie bocznicy są nieoświetlone. Tory i rozjazdy na bocznicy nie posiadają izolacji torowej i zwrotnicowej.

Przed rozjazdem 223 ustawiona jest świetlna Tarcz manewrowa Tm 301 zabezpieczająca zjazd, grupy manewrowej z torów bocznicy na tor komunikacyjny 101c stacji Gdańsk Port Północny.

Rozjazd odgałęziający nr 222 oraz Wk223 (w zarządzie PKP PLK) obsługiwane są elektrycznie z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym posterunku GPA stacji Gdańsk Port Północny. Rozjazd odgałęziający nr 222 wyposażony jest w izolację zwrotnicową oraz urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

Przed rozjazdem nr 99 ustawiona jest świetlna Tarcz manewrowa Tm 214 zabezpieczająca zjazd, grupy manewrowej z torów bocznicy na tor komunikacyjny nr 20 stacji Gdańsk Kanał Kaszubski.

Rozjazd odgałęziający nr 99 (w zarządzie PKP PLK) obsługiwany jest elektrycznie z elektromechanicznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym posterunku GKK stacji Gdańsk Kanał Kaszubski. Rozjazd odgałęziający nr 99 wyposażony jest w izolację zwrotnicową oraz urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

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 boczniczy „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 boczniczy i dalej na pozostałe tory odbywa się przez przejazd kolejowo- drogowy w torze nr 305 w zarządzie PKP PLK kat „F” w km 2,350 wg. kilometraża linii kolejowej nr 965.

2.12. Oświetlenie boczniczy kolejowej

Oświetlanie torów bocznicowych odbywa się za pomocą lamp elektrycznych zapewniających dobrą widoczność. Czas oświetlenia torów zależy od pory roku i aktualnych warunków widoczności, załączanie oświetlenia następuje samoczynnie przy użyciu wyłącznika zmierzchowego.

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

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

2.13. Punkty ładunkowe, urządzenia ładunkowe

Bocznicza nie posiada magazynów.

Na międzytorzu torów nr 143 i 144, 147 i 148 oraz 145 i 146 znajdują się place ładownicze o powierzchni odpowiednio 900m², 2100m² oraz 1690m².

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 bocznicz „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 bocznicz.

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 bocznicz nie ma bram kolejowych.

2.16. Skrajnie budowli i taboru, skrajniki

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

Wymiary skrajni budowli w kierunku pionowym liczy się w [mm] od powierzchni główki szyny, a w kierunku poziomym - od osi toru. Skrajnia taboru jest to zarys figury płaskiej, stanowiący podstawę do określenia największych dopuszczalnych wymiarów taboru w przekroju poprzecznym – **skrajnia A w/g PN – 70/K - 02056**

Po torze o prześwicie 1435 mm maksymalna skrajnia ładunkowa wynosi:

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

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

Na bocznic brak jest skrajników.

2.17. Sygnały, wskaźniki i tablice

W układzie torowym bocznic nie ma semaforów i tarcz zaporowych.

Tarcza manewrowa świetlna Tm 301 (w zarządzie PK PLK) usytuowana przy rozjeździe 223 bocznic, ogranicza ona lub zezwala (zależnie od wskazań) na wjazd z torów bocznic na tor 101c stacji Gdańsk Port Północny. Tarcza ta sterowana jest z komputerowych urządzeń srk przez dyżurnego ruchu posterunku GPA stacji Gdańsk Port Północny.

Tarcza manewrowa świetlna Tm 214 (w zarządzie PKP PLK) usytuowana jest przy torze 137 bocznic, ogranicza ona lub zezwala (zależnie od wskazań) na wjazd z torów bocznic na stację Gdańsk Kanał Kaszubski. Tarcza ta sterowana jest z elektromechanicznych urządzeń srk przez nastawniczego posterunku GKK stacji Gdańsk Kanał Kaszubski.

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 taboru,
- sygnał wskaźniki Z 2wg „Wjazd dozwolony” przed wagami,
- sygnały na wykojeńnicy Wk223,
- 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 bocznic.

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

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 bocznic 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 bocznic.

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.

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 bocznic z pracownikami posterunków nastawczych stacji Gdańsk Port Północny, Gdańsk Kanał Kaszubski oraz z pracownikami przewoźnika kolejowego lub innych podmiotów obsługujących bocznice służy łączność telefoniczna stacjonarna i komórkowa.

Dla porozumiewania się pracowników bocznic z pracownikami przewoźnika kolejowego służy łączność telefoniczna komórkowa.

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

1. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą „RChp” a stacją kolejową PKP PLK SA. Gdańsk Port Północny, pierwszy punkt styku następuje w sposób określony w Regulaminu technicznym posterunku stacji kolejowej PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny.
2. Prowadzenie ruchu kolejowego między bocznicą „RChP” a stacją kolejową PKP PLK SA. Gdańsk Kanał Kaszubski drugi punkt styku następuje w sposób określony w Regulaminu technicznym posterunku „GKK” stacji kolejowej PKP PLK SA. Gdańsk Kanał Kaszubski.
3. Wagony przeznaczone na bocznicę oraz zdane z bocznic są pozostawiane lub zabierane przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na torach wskazanych w pkt 2.3.
4. Pociągi z pojazdami kolejowymi przeznaczonymi na bocznicę kończą i rozpoczynają bieg na stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny i w zależności od potrzeb i możliwości techniczno- eksploatacyjnych prowadzone są na bocznicę torem nr 101c lub przez stację Gdańsk Kanał Kaszubski torem nr 18 i dalej 20. .
5. Ustawiacz przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę zobligowany jest uzgodnić takie jazdy z dyżurnym ruchu posterunku GPA stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny oraz z wyznaczonym pracownikiem bocznicy.
6. Rozjazd odgałęziający (pierwszy punkt styku) nr 222, Wk223 oraz Tm 301 i 302 obsługiwane są przez dyżurnego ruchu posterunku GPA stacji Gdańsk Port Północny z komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
7. Rozjazd odgałęziający (drugi punkt styku) nr 99 oraz Tm 214 obsługiwane są przez nastawniczego posterunku GKK stacji Gdańsk Kanał Kaszubski z elektromechanicznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
8. Wagony podstawiane na bocznicę jak i zabierane z bocznic mogą być ciągnięte jak i pchane lokomotywą przewoźnika.
9. Wjazd grupy manewrowej przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę, wyprawionego z posterunku GPA stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny , następuje z toru nr 101c po częściowo zorganizowanej drodze przebiegu na sygnały Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” podany na świetlnej tarczy manewrowej Tm2 lub po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego ruchu posterunku „GPA” na uruchomienie grupy manewrowej i pominięcie sygnały Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona” na świetlnej tarczy manewrowej Tm302. Ustawiacz przewoźnika może zezwolić na wjazd na obszar bocznicy za Tm 302 dopiero po otrzymaniu powyższych zezwoleń, sprawdzeniu zajętości uzgodnionego wcześniej z wyznaczonym pracownikiem bocznicy toru zdawczo- odbiorczego oraz ułożeniu drogi przebiegu na ten tor.
10. Przed obsługą bocznicy poprzez drugi punkt styku ustawiacz przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznicę zobligowany jest uzgodnić takie jazdy z dyżurnym ruchu posterunku GPA oraz nastawniczym posterunku „GKK”. Nastawniczy posterunku dokonuje ułożenia drogi przebiegu w swym rejonie nastawczym, zamyka rogatki na przejeździe kolejowo- drogowym kat. A, w km 1,382 znajdującym się w torze nr 20 następnie zezwala poprzez podanie sygnału „jazda manewrowa dozwolona”

podanego na właściwym sygnalizatorze (tarczy manewrowej) odnoszącym się do danego toru lub sygnał manewrowy Rm1 „do mnie” na uruchomienie grupy manewrowej i jej wjazd na tor 20/137 prowadzący w kierunku bocznic. Po upewnieniu się o prawidłowości ułożonej drogi przebiegu kierownik manewrów zarządza uruchomienie grupy manewrowej i realizuje jazdę do styku przedglicowego rozjazdu nr 84 gdzie następuje zatrzymanie składu. Po sprawdzeniu zajętości uzgodnionego wcześniej z wyznaczonym pracownikiem bocznic toru zdawczo- odbiorczego oraz ułożeniu drogi przebiegu na ten tor zarządza wjazd grupy manewrowej na tory zdawczo- odbiorcze bocznic.

11. Wyjazd grupy manewrowej lub lokomotywy luzem w kierunku stacji Gdańsk Port Północny następuje zasadniczo poprzez pierwszy punkt styku na tor nr 101c po częściowo zorganizowanej drodze przebiegu (obowiązek prawidłowego ułożenia rozjazdów ręcznych na bocznic spoczywa na kierowniku manewrów) na sygnały Ms2 „Jazda manewrowa dozwolona” podany na świetlnej tarczy manewrowej Tm301 lub po otrzymaniu radiotelefonicznego zezwolenia od dyżurnego ruchu posterunku „GPA” na uruchomienie grupy manewrowej na pominięcie sygnały Ms1 „Jazda manewrowa zabroniona” na świetlnej tarczy manewrowej Tm301 po wcześniejszym uzgodnieniu przez kierownika manewrów takiej jazdy z dyżurny ruchu tego posterunku.
12. Wyjazd grupy manewrowej lub lokomotywy luzem poprzez drugi punkt styku na tory stacji Gdańsk Kanał Kaszubski następuje na sygnał „jazda manewrowa dozwolona” podany na tarczy manewrowej Tm 214 lub sygnału manewrowego Rm1 „do mnie” podany przez nastawniczego posterunku “GKK” stacji Gdańsk Kanał Kaszubski po wcześniejszym uzgodnieniu przez kierownika manewrów takiej jazdy z nastawniczym tego posterunku.
13. Po zakończeniu pracy manewrowej rozjazdy ręczne na bocznic należy pozostawić w położeniu zasadniczym, tzn. przeciwwaga częścią koloru czarnego powinna być przełożona w kierunku do gruntu.
14. Pojazdy kolejowe przeznaczone na tor bocznic mogą być zarówno pchane jak i ciągnię z i na tory stacji Gdańsk Port Północny.
15. W czasie obsługi bocznic przez grupy manewrowe należy:
 - ostrzec osoby pracujące w obrębie torów,
 - przerwać wszelkie prace,
 - odsunąć sprzęt i urządzenia poza skrajnię toru;

4. WARUNKI TECHNICZNE OBSŁUGI BOCZNICY

4.1. Podstawianie wagonów na bocznicę

1. Organizacja pracy manewrowej podczas obsługi torów zdawczo-odbiorczych bocznicy, należy do obowiązków kierownika manewrów przewoźnika kolejowego, lub podmiotu zewnętrznego obsługującego bocznicę.
2. Dojazd do torów bocznicy następuje na zasadach ujętych w części 3 niniejszego regulaminu.
3. Ruchy manewrowe mogą być wykonywane tylko pod nadzorem kierującego manewrami, ustawiacza.
4. Kierujący manewrami wykonuje pracę samodzielnie lub za pomocą przydzielonych mu manewrowych, którzy razem stanowią drużynę manewrową.
5. Ustawiacz odpowiedzialny jest za bezpieczne, celowe i terminowe wykonanie pracy manewrowej.
6. Lokomotywa lub grupa manewrowa może być uruchomiona tylko na podstawie sygnałów przewidzianych Instrukcją wewnętrzną określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
7. Obsługa bocznicy odbywa się lokomotywą i drużyną manewrową zgodnie z regulaminem technicznym posterunku „GPA” stacji kolejowej PKP PLK SA. Gdańsk Port Północny dla pierwszego punktu styku i Regulaminem technicznym posterunku „GKK” stacji kolejowej PKP PLK SA. Gdańsk Kanał Kaszubski dla drugiego punktu styku.
8. W sprawach ruchu kolejowego między stacją Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski a bocznicą „RCHP”, obowiązują zasady przyjęte jak dla jazd manewrowych.
9. Kierownik manewrów zamierzoną jazdę na teren bocznicy i odwrotnie uzgadnia z dyżurnym ruchu posterunku GPA stacji Gdańsk Port Północny dla pierwszego punktu styku oraz nastawniczym posterunku GKK stacji Gdańsk Kanał Kaszubski dla drugiego punktu styku.
10. Przy prowadzeniu manewrów kierujący manewrami stale winien zwracać szczególną uwagę na:
 - czy na torze nie ma pojazdów, postronnych osób lub innych przeszkód;
 - czy w bezpośrednim sąsiedztwie torów nie są ułożone materiały mogące spowodować uszkodzenie lub wykołowanie taboru lub też mogły być powodem wypadku;
 - czy z pod kół pojazdów kolejowych usunięto płozy lub inne przeszkody;
 - aby pojazdy kolejowe nie były przetaczane w stanie zahamowanym.
11. Przy dojeżdżaniu do stojących pojazdów kolejowych należy zmniejszyć prędkość do takiej, aby nie spowodować uruchomienia stojących pojazdów kolejowych.
12. Wszelkie ruchy manewrowe na terenie bocznicy mogą być wykonywane tylko sposobem

odstawczym. Wykonywanie pracy manewrowej odrzutem jest zabronione.

13. Zdawanie i odbieranie pojazdów kolejowych przez przewoźnika kolejowego lub inny podmiot obsługujący bocznicę odbywa się na torach zdawczo- odbiorczych bocznicy w miejscach uprzednio ustalonych.
14. 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. Obsługa bocznicy dokonywana jest operatywnie w miarę przybywania pociągów do stacji PKP PLK S.A. Gdańsk Port Północny.
2. Bocznicza przystosowana jest do pracy całodobowej

4.3. Masa hamująca składów manewrowych

1. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach siły pociągowej tego pojazdu.
2. Bocznicza obsługiwana jest składami całopociągowymi lub pojedynczymi grupami wagonów, a każde podstawianie lub zabieranie wagonów odbywa się na załączonym hamulcu zespolonym.
3. Dla każdego pociągu należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca pociągu nie jest mniejsza od wymaganej.
4. Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) pociągu obliczana się według wzoru:

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

gdzie:

M_o - masa ogólna w tonach,

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

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

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

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

$$P_R = \frac{M_{hr} \cdot 100}{M_o}$$

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

4.4. Dopuszczalny nacisk osi na szynę

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

4.5. Ograniczenia w kursowaniu pojazdów kolejowych

Biorąc pod uwagę pochylenia podłużne i minimalne promienie łuków na torach bocznicy „RCHP” oraz dopuszczalne naciski osi taboru na szyny, dopuszcza się do kursowania po torach bocznicy wszystkich rodzajów wagonów dopuszczonych do kursowania po torach PKP PLK S.A.

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

Do obsługi bocznic podwójna trakcja jest zabroniona.

4.6. Ruch lokomotyw przewoźników kolejowych po torach bocznic

Bocznica nie posiada własnej lokomotywy manewrowej, gdzie podstawianie i zabieranie wagonów odbywa się lokomotywą licencjonowanego przewoźnika kolejowego lub innego podmiotu obsługującego bocznice, 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, Bocznica nie posiada własnych pojazdów trakcyjnych.

5. WARUNKI PROWADZENIA PRACY MANEWROWEJ NA BOCZNICY

5.1. Podział bocznic na rejony manewrowe

Tory bocznic stanowią jeden rejon manewrowy. Tory zdawczo- odbiorcze bocznic 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 bocznic

Maksymalna prędkość kursowania pojazdów kolejowych (taboru) po torach bocznic 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 i zasypownię, a także w czasie wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych.

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. Za prawidłowe wykonanie tych czynności odpowiedzialny jest kierownik manewrów (ustawiacz).
2. Zabrania się sprzęgania i rozprzęgania pojazdu kolejowego będącego w ruchu.
3. Za sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych z napędem oraz zawieszanie sprzęgów powietrznych na wsporniki odpowiada drużyna trakcyjna.

5.6. Obsada drużyn trakcyjnych i ich wyposażenie

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

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

5.7. Obsada drużyn manewrowych i ich wyposażenie

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

Każdy pracownik drużyny manewrowej powinien być ubrany w stosowną odzież ochronną, oraz posiadać przy sobie przybory sygnałowe: chorągiewkę sygnałową, gwizdek, w nocy latarkę sygnałową z możliwością wyświetlenia światła białego i czerwonego.

5.8. Jazdy manewrowe przez przejazdy kolejowo- drogowe 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 bocznicy manewry przy użyciu pojazdu trakcyjnego zasadniczo prowadzone są na załączonym hamulcu zespolonym. W przypadku wyłączenia składowi manewrowym hamulca zespolonego należy postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji wewnętrznej określającej warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.

5.10. Przetaczanie taboru siłą ludzką

1. Prace manewrową na bocznicy można wykonać siłą ludzką na wszystkich torach bocznicy. 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,
- 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 dla jazd manewrowych oraz przekładanie zwrotnic rozjazdów

1. Rozjazdy w zarządzie boczniczyc 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 taborem 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 jazdę 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 boczniczy 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 wkładamy płóz hamulcowy. Płozy hamulcowe przeznaczone do zabezpieczenia wagonu przed zbiegnięciem winny znajdować się na ławie płozowej.

Wszystkie płozy hamulcowe powinny być pomalowane na kolor pomarańczowy i odciskane symbolem „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 Boczniczy, 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 boczniczy 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 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 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. niniejszego 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 (wagony) 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 rękę.
5. Po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu niezwłocznie wyjść z pomiędzy pojazdów kolejowych (wagonów).
6. Pracownicy drużyny manewrowej nie mogą wskakiwać na stopień lub zeskakiwać ze stopnia pojazdu kolejowego (wagonu) będącego w ruchu.
7. Nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi (wagonami) stojącymi, będącymi w ruchu, po zderzakach i sprzęgach.
8. Chodzić należy po międzytorzach lub obok toru. Przed każdym wejściem na tor przy jego przechodzeniu należy zwracać uwagę czy nie zbliża się pojazd kolejowy.
9. Przechodzić przed stojącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) w odległości nie mniejszej niż 10 m.
10. Przed jadącymi pojazdami kolejowymi (wagonami) nie wolno wchodzić na tor.
11. Pracownicy zespołu kolejowego muszą stosować się do wszystkich rygorów i zasad bezpieczeństwa pracy, jakie obowiązują na 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 podwieszone 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.
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 zabezpieczany 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 odcepić tak, aby nie stykały się zderzakami. Wagony winny być rozprzęgnięte, sprzęgi śrubowe, hamulcowe, winny być podwieszone,
 - 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 sprzęgniętych,
 - 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 odciski.

6.7. ZAŁADUNEK WAGONÓW W RELACJI POJAZD KOŁOWY -WAGON LUB SUWNICA 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. Przystawienia 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 wykołowanie,
 - 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 bocznicz „RCHP” są podstawiane lokomotywą przewoźnika kolejowego na tory zdawczo- odbiorcze nr 141, 142, 144, 145, 148 bocznicz „RCHP”.

Grupy wagonów lub pojedyncze wagony handlowe z przeznaczeniem dla bocznicz, sprawdza i przyjmuje wyznaczony pracownik bocznicz 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 bocznicz 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 kłonicz według liczby gniazd w pomoście wagonu oraz łańcuchy,
- czy przy wagonach nie ma uszkodzeń lub braków technicznych,
- czy są w komplecie sprzęgi hamulcowe, po dwa przy każdym wagonie,
- czy sprzęgła ciągło we, zderzaki, maźnice i widły maźnicze nie mają pęknięć, złamań lub uszkodzeń,

Wszelkie stwierdzone nieprawidłowości względnie braki należy odpisać na Wykazie zdawczym w dalszej kolejności zgłasza ten fakt pracownikowi nadzoru służb kolejowych.

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

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

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 bocznicz „RCHP” z wyłączeniem uszkodzeń ujętych na wykazie zdawczym.

7.2. Przekazywanie wagonów z bocznicy

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 zdolność 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 odczułone stałe

Klasa 4.2 Materiały podatne na samozapalenie

Klasa 4.3 Materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne

Klasa 5.1 Materiały utleniające

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

Klasa 6.1 Materiały trujące

Klasa 6.2 Materiały zakaźne

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

Klasa 8 Materiały żrące

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

A. Klasyfikacja towarów niebezpiecznych

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

Grupa pakowania określa stopień natężenia stwarzanego zagrożenia:

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

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

B. Towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (TWR)

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

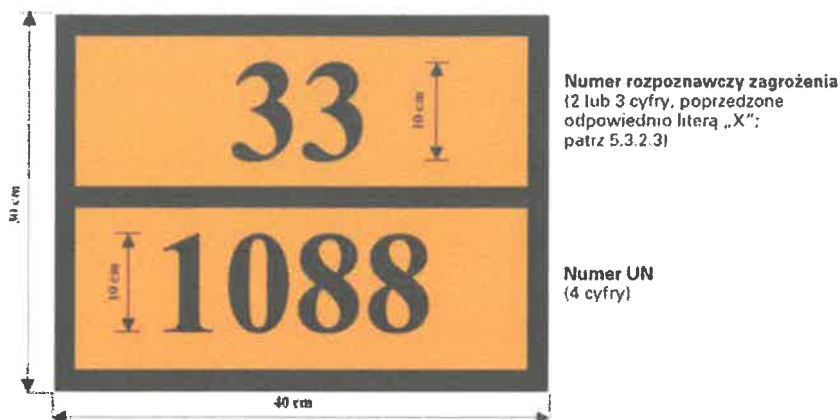
Zgodnie z postanowieniami RID/Zał. 2 do SMGS dział 1.10 wszyscy uczestnicy przewozu TWR mają obowiązek sporządzenia „Planu zapewnienia bezpieczeństwa” oraz przeprowadzenia niezbędnego szkolenia personelu biorącego udział w procesie przewozu tej grupy towarów.

8.2. Wyposażenie i oznakowanie taboru kolejowego

Zasady oznakowania taboru

1. Nadawca towarów niebezpiecznych zobowiązany jest do umieszczenia pomarańczowej tablicy identyfikacyjnej na każdej ścianie bocznej wagonów – cystern, wagonów – baterii, wagonów z odejmowalnym zbiornikiem kontenerów – cystern, wieloelementowych kontenerów do gazu (MEGC), cystern przenośnych, wagonów do przewozu towaru luzem, kontenerów małych lub wielkich do przewozu towaru luzem.
2. Obowiązek umieszczenia tablicy identyfikacyjnej, które były wymagane dla ostatniego ładunku dotyczy również przewozu próżnych, nieoczyszczonych, nieodgazowanych i nieodkaszonych cystern stałych, cystern odejmowalnych, pojazdów-baterii, kontenerów-cystern, cystern przenośnych, MEGC i MEMU oraz próżnych nieoczyszczonych i nieodkaszonych pojazdów i kontenerów do przewozu luzem.
3. Przed przekazaniem do przewozu próżnych, oczyszczonych wagonów po materiałach niebezpiecznych, cystern stałych, cystern odejmowalnych, pojazdów-baterii, kontenerów-cystern, cystern przenośnych, MEGC i MEMU oraz pojazdów i kontenerów do przewozu luzem nadawca zobowiązany jest do usunięcia lub zastąpienia tablic identyfikacyjnych i dużych nalepek ostrzegawczych. Zakrycie powinno być zrealizowane w taki sposób, aby było całkowite i skuteczne po 15 minutach przebywania w ogniu
4. Tablica identyfikacyjna ma kształt prostokąta w kolorze pomarańczowym o wymiarach: 40 cm (podstawa) i 30 cm (wysokość). Brzegi tablicy powinny być obwiedzione pasem koloru czarnego o szerokości 15 mm. Oznaczenie to może być w postaci: płyty metalowej, płyty z folii samoprzylepnej, rysunku lub w innej formie pod warunkiem, że użyty materiał będzie odporny na działanie warunków atmosferycznych i zapewni trwałość oznaczenia. Numery identyfikacyjne powinny składać się z czarnych cyfr o wysokości 100 mm i grubości linii 15 mm.
Numer identyfikacyjny zagrożenia (2 lub 3 cyfry, które w określonych przypadkach mogą być poprzedzone literą „X”) –, „X” dla materiałów reagujących niebezpiecznie z wodą (patrz punkt 5.3.2.3, RID)

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



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

B. Nalepki ostrzegawcze

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

Wzory nalepek zgodnie z RID pkt. 5.2.2.2.

Zagrożenie klasy 1

Materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym



(Nr 1)

Podklasy

1.1, 1.2 i 1.3



(Nr 1.4)

Podklasa 1.4



(Nr 1.5)

Podklasa 1.5



(Nr 1.6)

Podklasa 1.6

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

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

Zagrożenie klasy 2

Gazy



(Nr 2.1)

Gazy palne



(Nr 2.2)

Gazy niepalne, nietrujące



(Nr 2.3)

Gazy trujące

Zagrożenie klasy 3

Materiały zapalne ciekłe



(Nr 3)

Zagrożenie klasy 4.1

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



(Nr 4.1)

Zagrożenie klasy 4.2

Materiały podatne na samozapalenie



(Nr 4.2)

Zagrożenie klasy 4.3

Materiały wydzielające w zetknięciu

z wodą gazy palne



(Nr 4.3)

Zagrożenie klasy 5.1
Materiały utleniające



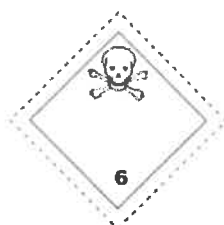
(Nr 5.1)

Zagrożenie klasy 5.2
Nadtlenki organiczne



(Nr 5.2)

Zagrożenie klasy 6.1
Materiały trujące



(Nr 6.1)

Zagrożenie klasy 6.2
Materiały zakaźne



(Nr 6.2)

Zagrożenie klasy 7
Materiały promieniotwórcze



(Nr 7A)

kategoria I-BIAŁA



(Nr 7B)

kategoria II-ŻÓŁTA



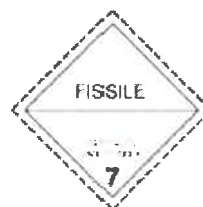
(Nr 7C)

kategoria III- ŻÓŁTA



(Nr 7D)

Materiały promieniotwórcze
 (tylko duża nalepka)



(Nr 7E)

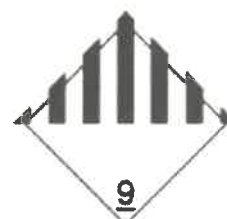
Materiały rozszczepialne klasy 7

Zagrożenie klasy 8
 Materiały żrące

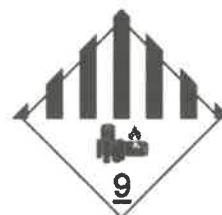


(Nr 8)

Zagrożenie klasy 9
 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne



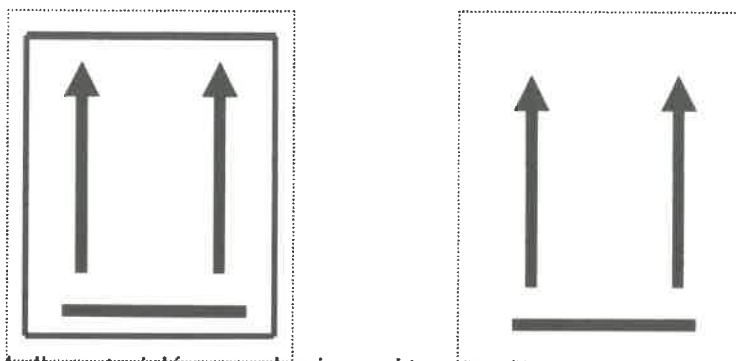
(Nr 9)



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



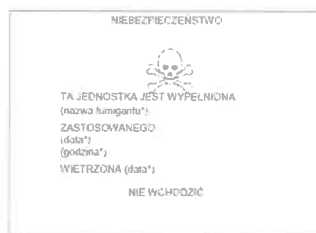
10. Znak dla materiałów o podwyższonej temperaturze.



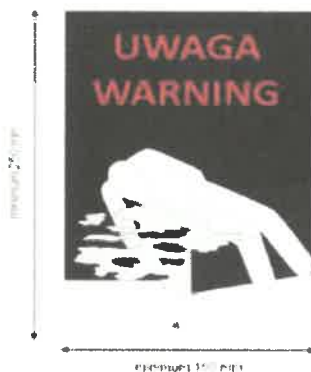
11. Znak dla materiałów zagrażających środowisku.



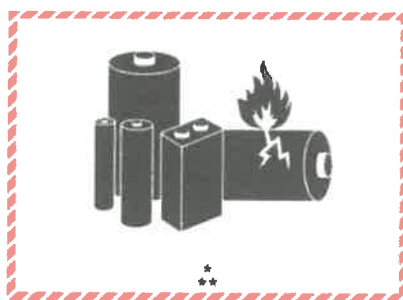
12. Znak ostrzegawczy fumigacji.



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



14. Znak dla akumulatorów litowych.

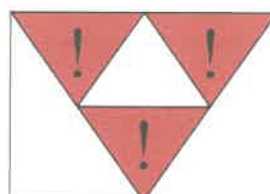


15. Znaki dotyczące manewrowania.



(Nr 13)

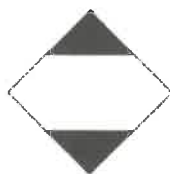
Ostrożnie przetaczać



(Nr 15)

Zakaz odrzutu i staczania

16. Znak dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach ograniczonych.



8.3. Prowadzenie manewrów z pojazdami kolejowymi wagonami zawierającymi towary niebezpieczne

1. Ruch kolejowy (manewry) pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi należy ograniczyć do niezbędnych potrzeb. Ruch kolejowy (manewry) należy wykonywać w obecności kierownika manewrów (drużyna manewrowa w składzie: ustawiacz i manewrowy, lub sam ustawiacz) i powiadomić drużynę trakcyjną.
2. Przy wykonywaniu ruchu kolejowego z pojazdami kolejowymi (wagonami) załadowanymi towarami niebezpiecznymi drużyna manewrowa nie może zajmować miejsca na stopniach pojazdów kolejowych.
3. Przed rozpoczęciem ruchu kolejowego (manewrów) z towarami niebezpiecznymi, kierownik manewrów powinien sprawdzić, czy zawory, spusty i krany pojazdów kolejowych (cystern) są szczelnie zamknięte oraz czy nie ma wycieków.
4. Przy wagonach z towarem wybuchowym lub łatwopalnym zabrania się podgrzewania zamrożonych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
5. Każdy wagon, kontener wielki, cysterna przenośna lub pojazd drogowy zawierający materiały lub przedmioty klasy 1 i oznakowany dużymi nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 1, 1.5 lub 1.6, powinien być oddzielony w tym samym składzie pociągu odległością ochronną od wagonów, kontenerów wielkich, cystern przenośnych, kontenerów-cystern, MEGC lub pojazdów drogowych oznakowanych dużymi nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2 lub pojazdów drogowych, dla których dokument przewozowy wskazuje, że zawierają one sztuki przesyłek oznakowane nalepkami ostrzegawczymi zgodnymi ze wzorami nr 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 lub 5.2. Wymaganie tej odległości ochronnej jest spełnione, jeżeli odległość pomiędzy tarczami zderzaków wagonu lub ścianą czołową kontenera wielkiego,

cysterny przenośnej lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego a tarczami zderzaków innego wagonu lub ścianą czołową innego kontenera wielkiego, cysterny przenośnej, kontenera-cysterny, MEGC lub przodem albo tyłem pojazdu drogowego:

- a) wynosi nie mniej niż 18 m, lub
 - b) jest zajęta przez nie mniej niż 2 wagony dwuosiove lub jeden wagon cztero- lub więcej osiowy.
6. Prędkość jazdy 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.
 7. Wykonywanie manewrów na bocznicy realizowane jest wyłącznie sposobem odstawczym.
 8. Wagony załadowane materiałami i przedmiotami wybuchowymi powinny być sprzęgnięte ze sobą i z wagonami stanowiącymi odległość ochronną, tak aby ich zderzaki były naciśnięte.

8.4. Zadania doradcy ds. przewozu towarów niebezpiecznych bocznicy

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

- sporządzenie raportu powypadkowego dla uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych, na rzecz którego wykonuje zadania doradcy, jeżeli w związku z przewozem towarów niebezpiecznych doznali szkody ludzie, majątek lub środowisko.
- nadzór nad przestrzeganiem przepisów dotyczących przewozu kolejną towarów niebezpiecznych,
- doradztwo w zakresie czynności związanych z przewozem kolejną towarów niebezpiecznych;
- sporządzanie rocznego sprawozdania z działalności firmy w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz czynności z tym związanych.

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

1. Na terenie bocznicy „NW” realizowany jest przejazd pojazdów kolejowych oraz prowadzone są prace ładunkowe z towarem niebezpiecznym tj. z nawozami na bazie azotanu amonu.
2. Nawozy na bazie azotanu amonu są materiałami niebezpiecznym i muszą być transportowane jako „Materiał utleniający” klasy 5.1. Numer UN: 2067
3. Zagrożenie ze strony przewożonych towarów w normalnych warunkach eksploatacji nie występuje. W sytuacji awaryjnej, mogą pojawić się m.in. następujące zagrożenia:

Ze względu na właściwości fizykochemiczne:

- mogą powstawać zapalne lub wybuchowe mieszaniny par z powietrzem.

Ze względu na zagrożenie dla zdrowia:

- produkty rakotwórcze;
- produkty szkodliwe.

Ze względu na zagrożenie dla środowiska:

- produkty zagrażające środowisku.

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

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

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

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

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

9.1. Warunki ogólne

Utrzymanie infrastruktury kolejowej ujętej w pkt. 2.4 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 zarządca boczniczy obowiązany jest wyznaczyć pracownika z kwalifikacjami wymaganymi do wykonywania tych czynności zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 15 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 stycznia 2021 r. poz. 101).

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

9.2. Rodzaje remontów

Tory kolejowe są remontowane według następującego systemu:

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

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

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

- należyście ostonić 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 wewnętrzną określającą warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej na bocznicach ZMPG S.A.
- 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 tarczę zatrzymania D1 „STÓJ” ustawia kierownik robót. O ile nieprzewidziane zamknięcie toru jest na punkcie zdawczo – odbiorczym, użytkownik bocznic ma obowiązek powiadomienia o tym fakcie przewoźnika kolejowego lub inne podmioty obsługujące bocznicę oraz dyżurnego ruchu posterunku GPA stacji Gdańsk Port Północny oraz nastawniczego 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 bocznic 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 bocznic.

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

10.1. WARUNKI BHP

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

Pracownicy są obowiązani przestrzegać postanowień regulaminu pracy boczniczyc 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 bocznicach jest kierownictwo spółki.

Pracodawca w szczególności zobowiązany jest:

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

Czynniki wpływające na bezpieczeństwo pracy:

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

10.2. OCHRONA 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

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

11. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PRACĄ TRANSPORTU KOLEJOWEGO BOCZNICY

11.1. Wspólny Zakres Kompetencji

1. Wszyscy pracownicy związani z pracą transportu kolejowego obowiązani są:
 - posiadać odpowiednią kategorię zdrowia,
 - posiadać złożone i udokumentowane wymagane egzaminy na zajmowane stanowisko,
 - bezwzględnie uczęszczać na szkolenia okresowe i poddawać się egzaminom przed właściwymi komisjami,
 - bezwzględnie poddawać się okresowym badaniom lekarskim, zdrowotnym i psychofizycznym,
 - znać dokładnie i szczegółowo przestrzegać ogólne warunki obsługi bocznic, warunki bezpieczeństwa ruchu i pracy manewrowej,
 - znać dokładnie i przestrzegać postanowienia wewnętrznych instrukcji obowiązujących na bocznic, przepisy BHP, porządkowe i p. pożarowe oraz dotyczące zachowania tajemnicy państwowej i służbowej,
 - chronić mienie Zakładu (Spółki), jak również mienia powierzonego do przewozu, przed umyślnym niszczeniem lub uszkodzeniem,
 - zwracać uwagę na zagwarantowanie bezpieczeństwa osób postronnych, znajdujących się na torach zasadnie lub przypadkowo,
 - w przypadku zauważenia uszkodzenia sygnalizatorów, torów lub innych urządzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu – do niezwłocznego spowodowania, wszelkimi dostępnymi w danej chwili sposobami, zabezpieczenia lub 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 kategorię zabrania się:
- zgłaszania się do pracy w stanie nietrzeźwym lub nie wypoczętym,
 - używania alkoholu lub spania podczas dyżuru,
 - tolerowanie pełnienia dyżuru przez nietrzeźwych pracowników,
 - niezgłaszania 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, obowiązujących na bocznic instrukcji i zasadami BHP,
- dopilnować zabezpieczenia taboru na torze przed zbiegnięciem,
- dopilnować, aby sprzęgi śrubowe i węże hamulcowe były podwieszone na wspornikach,
- w razie wypadku z pracownikiem podczas wykonywania manewrów powinien natychmiast zawiadomić swojego przełożonego oraz osobę odpowiedzialną za prace 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 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 regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:

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

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

Kolizja – jest to zdarzenie obejmujące:

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

b/ najechanie – niezamierzone, dynamiczne:

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

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

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

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

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

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

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

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

12.1. Zawiadomienie o zdarzeniu;

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

12.2. Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia

Pracownik służb kolejowych, który otrzymał zgłoszenie o zdarzeniu powinien:

- wezwać pogotowie ratunkowe, jeżeli są ofiary w ludziach albo poszkodowani,
- wezwać państwową straż pożarną w razie konieczności zapewnienia ratownictwa technicznego, chemicznego, ekologicznego i pierwszej pomocy medycznej, a w szczególności w przypadku:
 - o uwięzienia ludzi w uszkodzonym pojeździe lub braku do nich dostępu,
 - o pożaru lub wybuchu,
 - o 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) dyżurującą(ą), uprawnioną do prac w komisji kolejowej której(ych) obowiązkiem jest niezwłocznie udać się na miejsce zdarzenia.
- 2. O wypadku powinien również niezwłocznie powiadomić:
 - 1) pracownika nadzoru służb kolejowych bocznicy,
 - 2) członków komisji kolejowej ujętych w wykazie osób upoważnionych do udziału w pracach komisji kolejowej na bocznicach ZMPG S.A.
 - 3) Urząd Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Gdańsku ☎ 572 591 125, zdarzenia@utk.gov.pl.
 - 4) Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych ☎ 510 126 711 – ☎ 22 630 14 33, 📠 22 630 14 39, pkbwbk@mswia.gov.pl

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

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

Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.

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

Wykaz numerów telefonicznych wybranych stanowisk ZMPG S.A.:

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

PKP PLK S.A.

Gdańsk Port Północny dyż. ruchu GPA	58 - 721 58 11
Gdańsk Kanał Kaszubski nastawniczy GKK	58 - 721 35 48
Nacz. Sekcji Eksploatacji w Gdyni PKP PLK S.A.	58 - 721 13 06
PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni Sekretariat	58-721 13 00
PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni Dyspozytor	58-721 12 02

Numery przewoźników obsługującego bocznice:

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

14. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

14.1. Rozdzielnik regulaminu.

Regulamin Pracy Bocznicy 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 | – 1 egzemplarz; |
| 2. UTK | – 1 egzemplarz; |
| 3. PKP PLK S.A. ZLK w Gdyni | – 1 egzemplarz; |
| 4. PKP PLK S.A. Sekcja Eksploatacji w Gdyni | – 1 egzemplarz; |
| 5. Przewoźnik obsługujący bocznice | – 1 egzemplarz. |

14.2. Obowiązek wprowadzenia zmian i uzupełnień w treści regulaminu

Regulamin pracy bocznicy 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 bocznicy związanych z ruchem kolejowym i pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego bocznice.

14.3. Obowiązek przyjęcia treści regulaminu do wiadomości i stosowania

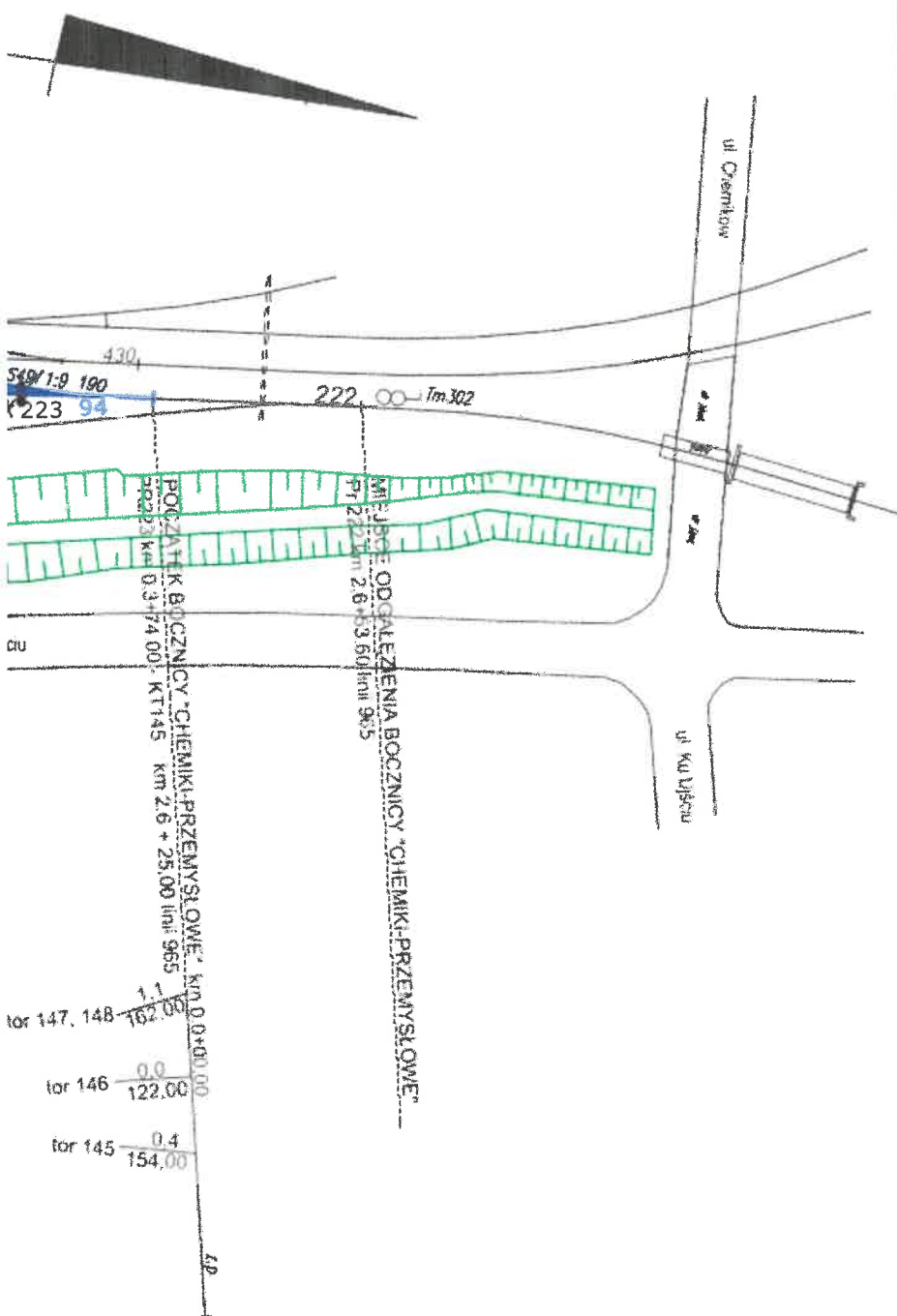
Wszyscy pracownicy zatrudnieni przy wykonywaniu pracy manewrowej i personel związany z eksploatacją i utrzymaniem Bocznicy muszą zapoznać się z treścią niniejszego Regulaminu, a fakt przyjęcia do wiadomości jego treści potwierdzić własnoręcznym podpisem w pkt. 16 Regulaminu.

54

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

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

17. ZAŁĄCZNIK NR 1 – PLAN SYTUACYJNY BOCZNICY KOLEJOWEJ



OZNACZENIA

- PR - początek rozjazdu
KR - koniec rozjazdu
PGR - punkt geometryczny rozjazdu
U - ukres
PŁ - początek łuku
KŁ - koniec łuku
R - promień łuku
L - długość łuku
-...- - długość odcinka prostego toru
z.p. - załom profilu
Rz - rozjazd zwyczajny
Rkpd - rozjazd krzyżowy podwójny
KT - koniec toru
PT - początek toru
KO - koziół oporowy
Z1, D1 - tarcza zatrzymania "STÓJ"
Wk - wykolejnica
Tm - tarcza manewrowa

OPIS TECHNICZNY BOCZNICY

Długość ogólna torów - 3317,62 m
Długość budowlana torów - 2908,16 m
Długość użyteczna torów - 2652,56 m

LEGENDA

- tory i rozjazdy użytkownika bocznic
rozbudowa układu torowego IV 2021r.
istniejąca infrastruktura
istniejąca infrastruktura

WYKAZ TORÓW

Nr toru	DŁUGOŚĆ OGÓLNA			DŁUGOŚĆ BUDOWLANA			DŁUGOŚĆ UŻYTECZNA		
	od	do	mb	od	do	mb	od	do	mb
137	PR 84	PR 99	290,29	PR 84	KR 99	263,13	PR 84	Tm 214	241,05
141	PR 86	PR 90	405,02	KR 85	KR 90	349,77	U 86	U 90	318,91
142	PR 86	PGR 89	309,45	KR 86	KR 89	264,72	U 86	U 89	234,05
143	PR 85	PGR 88	314,32	KR 85	KR 88	266,59	U 85	U 88	237,75
144	PR 84	PR 87	293,08	KR 84	PR 87	265,94	U 84	PR 87	250,15
145	PR 90	PR 94	374,00	PR 90	KR 93	318,94	PR 90	U 93	306,20
146	PGR 89	PR 91	360,36	KR 89	KR 91	308,90	U 89	U 91	284,73
147	PGR 88	PR 91	427,92	KR 88	KR 91	382,22	U 88	U 91	350,35
148	PR 87	PR 92	543,18	KR 87	KR 92	487,93	U 87	U 92	453,88

WYKAZ ROZJAZDÓW

Numer rozjazdu	Rodzaj rozjazdu	Długość rozjazdu	Odmiana rozjazdu	Promień rozjazdu	Skos rozjazdu	Kierunek zwrotny	Rodzaj podrozjazdnic
84	Rz	27,138	S 49	190	1:9	prawy	drewniane
85	Rz	27,138	S 49	190	1:9	lewy	drewniane
86	Rz	28,108	S 42II	205	1:9	lewy	drewniane
87	Rz	27,138	S 49	190	1:9	lewy	drewniane
88	Rkpd	35,182	S 42	205	1:9		drewniane
89	Rkpd	33,230	S 49	190	1:9		drewniane
90	Rz	27,138	S 49	190	1:9	prawy	drewniane
91	Rz	28,108	S 42II	205	1:9	lewy	drewniane
92	Rz	28,108	S 42II	205	1:9	prawy	drewniane
93	Rz	28,108	S 42II	205	1:9	lewy	drewniane
223	Rz	27,138	S 49	190	1:9	prawy	drewniane

PLAN SCHEMATYCZNY BOCZNICY KOLEJOWEJ
ZARZĄDU MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
REJON CHEMIKI ORAZ NABRZEŻA PRZEMYSŁOWEGO
PRZY STACJI PKP PLK GDAŃSK PORT PÓŁNOCNY

PORT GDAŃSK
ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK S.A.
ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk
REGON 191478408 NIP 583-24-61-84

WICEPREZES ZARZĄDU
PRZEDSIĘWZĘCIE
DS. FINANSOWYCH I INFRASTRUKTURY
skala 1:1000
Sławomir Michalewski Kamil Tarczewski

Wykonał: mgr inż. Jarosław Walaszewski
Aktualizacja IV 2021 r. Krzysztof Narloch
Polskie Linie Kolejowe S.A.
Biuro Techniczne w Gdyni
81-331 01 11

WZGLĘDNY
PŁ. INFRASTRUKTURY
ZASTĘPCA DYREKTORA
d/s Eksploatacyjnych
Adam Zdrójewski